

АГААРЫН ХӨЛГИЙН ЗӨРЧЛИЙГ ШИНЖЛЭН ШАЛГАСАН УРЬДЧИЛСАН ТАЙЛАН

РС-6, JU-1911 АГААРЫН ХӨЛГИЙН ХИЛИЙН
БҮСЭД НИСЛЭГ ҮЙЛДСЭН ТУХАЙ

2013 оны 05 сарын 20

2013 оны 09 сарын 02

НИСЛЭГ ТЕХНИКИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙГ ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ АЛБА
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ

Хаяг: 17120, Монгол улс, Улаанбаатар хот, ХУД, Буянт-Ухаа
Утас/Факс: (+976)-11-282099, 282095 (+976)-11-70049974
Веб хаяг: www.aaib.gov.mn, имэйл: aaib@aaib.gov.mn

РС-6 JU1911 АГААРЫН ХӨЛГИЙН ХИЛИЙН БҮСЭД НИСЛЭГ ҮЙЛДСЭН ТУХАЙ

Томас Эйр ХХК нь Иргэний нисэхийн дүрэм 135-ийн дагуу 2012 оны 11 дүгээр сарын 25-наас эхлэн 3 жилийн хугацаанд хүчин төгөлдөр “Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ”-тэй ба зорчигч, ачаа тээвэрлэлт болон эмнэлгийн түргэн тусламж, эрэн хайх авран туслах, захиалгат нислэг үйлдэхээр үйл ажиллагаагаа тодорхойлсон байна. Томас Эйр ХХК нь Пилатус РС-6, Airtractor АТ-602 маягын агаарын хөлгүүдтэй. Энхүү агаарын хөлгүүдэд нисэх эрх бүхий 2 нисгэгчтэй /гадаад улсын нисгэгчийн үнэмлэхтэй/, Монгол улсын нисгэгчийн үнэмлэхтэй 4 нисгэгчтэй боловч одоогоор тухайн агаарын хөлөгт нисэх эрх аваагүй байна.

1. Болсон байдал

Томас Эйр ХХК нь 2013 оны 05 дугаар сарын 20-ноос Пилатус РС-6 маягийн агаарын хөлгөөр агаарын зураглал, зэрлэг ан амьтны тооллого, шилжилт хөдөлгөөн, ургамал, гадаргуугийн усны судалгааны нислэгийг Өмнөговь, Дорноговь аймгийн сумдад хийж эхэлсэн байна.

Томас Эйр ХХК-ийн JU1911 бүртгэлийн дугаартай РС-6 агаарын хөлөг Монгол улсын өмнөт хил орчмоор захиалгат нислэг үйлдэх үед тухайлбал 2013 оны 5 дугаар сарын 25, 6-р сарын 03-нд Хятад улсын Бээжин хотын Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын бүсийн төвөөс тухайн агаарын хөлөг хоёр улсын агаарын хилийн шугамд нэвтэрсэн, ойртсон мэдээг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар /ИНЕГ/-ын Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвд мэдэгджээ. (**D000512013052501335 Beijing ACC Hello, unknown traffic about 200 km west NIXAL, ACFT already entered my country boundary, Please tell them ACFT leave immediately otherwise our Air Force attack with ACFT мөн D0005120130525013726 Beijing ACC ...ACFT flight level 1400 m entered our boundary again**)

Энэ тухай Зэвсэгт Хүчний Агаарын довтолгооноос хамгаалах цэргийн командлагчийн 8/1645 албан тоотод “JU1911 агаарын хөлөг Улсын хилд 2 км ойртсон байна” гэж дурджээ.

2. Шинжлэн шалгах ажиллагаа

2.1. 2013 оны 5 дугаар сарын 25-нд Томас Эйр ХХК-ийн JU1911 бүртгэлийн дугаартай РС-6 агаарын хөлөг Монгол улсын агаарын хилийн шугамд нэвтэрсэн асуудлаар ИНЕГ-ын Аэродром, Аэронавигацын хэлтсээс аюулгүй ажиллагааны байцаагчийн дүгнэлт гаргасан байна. Уг дүгнэлтэнд ерөнхий нислэгийн удирдагч /ЕНУ/, зохицуулалтын нислэгийн удирдагч /ЗНУ/ нар зөвхөн өнгөрөлтийн нислэгтэй хамааралтай гэж ойлгоод орон нутгийн болон тусгай үүргийн нислэгт анхаарахгүй байх явдал гарч байна” гэжээ.

2.2. 2013 оны 6 дугаар сарын 03-нд Томас Эйр ХХК-ийн JU1911 бүртгэлийн дугаартай РС-6 агаарын хөлөг Монгол улсын агаарын хилийн шугамд ойртсон асуудлаар Агаарын хөлгийн үйлчилгээний алба /АХҮА/-ны Аюулгүй

ажиллагааны дотоод хяналтын хэсэг дүгнэлт гаргасан байна. Уг дүгнэлтэнд “JU1911 агаарын хөлгийн нисэх баг 2013.06.03-ны өдрийн хоногийн нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нислэг үйлдээгүй байна.” гэж заажээ.

2.3. Томас Эйр ХХК 2013 оны 5 дугаар сарын 15-нд ХХЕГ(13/095) болон Агаарын довтолгооноос хамгаалах цэрэгт (13/96) албан тоотоор агаараас зураглалын нислэг гүйцэтгэх тухайгаа мэдэгдэж хил орчмын холбогдох зөвшөөрөл хүссэн байна.

2.4. Компанийн хүсэлтийн дагуу Зэвсэгт хүчний жанжин штаб 2013 оны 5 дугаар сарын 16-ны өдрийн 8/1494 тоотоор Томас Эйр ХХК-д агаарын зураг авах нислэг үйлдэх зөвшөөрөл олгосон байна.

2.5. Мөн энэ албан тоотыг үндэслэн 2013 оны 5 дугаар сарын 17-ноос эхлэн 73 хоногийн хугацаатай “Хилийн бүс, зурваст нэвтрэх зөвшөөрөл”-ийг ХХЕГ-аас 284 тоотоор тус тус олгожээ.

2.6. Монгол улсын Гадаад харилцааны яам тус улсад суугаа БНХАУ-ын ЭСЯ-нд Өмнөговь аймгийн Ханбогд, Номгон, Дорноговь аймгийн Хатанбулаг, Замын–Үд сумдын нутагт агаарын зураг авах зорилгоор нислэг үйлдэх тухай 2013 оны 5 дугаар сарын 29-нд а/13-917 тоотоор мэдэгдсэн байна.

2.7. Монгол, Хятадын хилийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын 2010 оны 6 дугаар сарын 10-д байгуулсан гэрээний 21-рт (**Талууд хилийн шугамаас өөрийн тал руу 25 км-ийн бүс дотор агаараас зураг авах, хэмжилт хийх , агаарын хөлөг нислэг үйлдэх тохиолдолд 15-аас доошгүй хоногийн өмнө нөгөө Талдаа дипломат шугамаар урьдчилан мэдэгдэнэ**) гэж заажээ.

2.8. Компани 5 дугаар сарын 19,20-ны өдрүүдэд Улаанбаатар-Ханбумбат, Ханбумбатын районд цагийн хуваарийн бус захиалгат нислэг үйлдэх тухай нислэгийн захиалгыг ИНЕГ-ын Нислэгийн төлөвлөлт, зохицуулалтын хэлтэст 5 дугаар сарын 17-нд буюу нислэг эхлэхээс 2 хоногийн өмнө өгсөн байна.

2.9. Иргэний нисэхийн багц дүрмийн ИНД307.8. “Тээвэрлэгч захиалгат нислэгийн хүсэлт гаргах” зүйлийн (б)-д Тээвэрлэгч нь захиалгат нислэгийн тухай хүсэлтээ тухайн нислэгийг гүйцэтгэхээс 10-аас доошгүй хоногийн өмнө ИНЕГ-т ирүүлнэ” гэж заажээ.

2.10. ИНЕГ-ын даргын 2011 оны А342 тоот тушаалаар батлагдсан “Нислэгийн хөдөлгөөнийг төлөвлөх, зөвшөөрөл олгох журам”-ын 4.13-д “Хоногийн нислэгийн төлөвлөгөөнд орсон орон нутгийн нислэгийн чиглэлд өөрчлөлт оруулах тухай нислэгийн өөрчлөлтийн мэдээг нислэг эрхэлсэн байгууллага нь уг нислэгийг үйлдэхээс 2 цагаас багагүй хугацааны өмнө НХҮА-ны Шуурхай төлөвлөлтийн хэсэгт ирүүлнэ” гэсэн заалтын дагуу Томас Эйр ХХК-аас мэдээлэл хийгдээгүй байна.

2.11. Төлөвлөлтийг “Нислэгийн хөдөлгөөнийг төлөвлөх, зөвшөөрөл олгох журам”-ын дагуу тусгай үүргийн нислэг нисэхээс 2 цагийн өмнө захиалга өгдөг ба бусад нислэг урьд өдөр нь өгөгдөж, зөвшөөрөл авсны үндсэн дээр гүйцэтгэгдэж

байгаа. Харин 6 дугаар сарын 3-ний нислэгийн захиалгаа өөрчлөх талаар “Томас Эйр” ХХК-ийн зүгээс ямар нэгэн мэдээ болон санал ирүүлээгүй гэж ИНЕГ-ын Нислэгийн төлөвлөлт зохицуулалтын хэлтсийн дарга мэдэгдсэн.

2.12. Томас Эйр ХХК-ийн өгсөн 2013 оны 6 дугаар сарын 3-ны өдрийн нислэг нислэгийн төлөвлөгөөнөөс өөр тухайлбал Ханбумбатаас зүүн хойшоо нисэх байснаа баруун урагшаа ниссэн байна.

2.13. Нисэхээс өмнө онгоцны даргын өгсөн Flight plan-д заасан координат (104 54 27E 43 09N, 106 52 30E 43 08N) уг онгоц Ханбумбат руу буцахдаа өөрийн байрлалаа (N42 20 63, E105 38 84) гэж мэдэгдсэн нь Flight plan-ийн координаттай тохирохгүй байна.

2.14. Мөн Томас Эйр ХХК-ийн менежерийн өгсөн захиалгад заасан 109 9 14/46 00 00, 109 06 30/43 36 00, 107 22 12/43 18 00, 107 30 00/45 9 36 координаттай тус тус тохирохгүй байна.

2.15. Томас Эйр ХХК-ийн онгоцны дарга Томас Скоттын нисэхээс өмнө өгсөн нислэгийн төлөвлөгөө буюу “Flight plan” нь ойлгомжгүй, ICAO-гийн doc 4444-ийн A2-1-д заасан шаардлага хангаагүй байна.

2.16. Иргэний нисэхээс олгогдсон “Агаарын Тээвэрлэгчийн Гэрчилгээ эзэмшигчийн үйл ажиллагааны тодорхойлолтонд”-ын А 04-ийн а. хэсэгт заасан үйл ажиллагаа гүйцэтгэх зөвшөөрөлд нислэгийн зураг авах ажиллагаа тусгагдаагүй байна.

2.17. Уг нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөгт ашиглагдаж байгаа GPS системийн ашиглалтын талаар “Агаарын Тээвэрлэгчийн Гэрчилгээ эзэмшигчийн үйл ажиллагааны тодорхойлолтонд”-ын А-02-ийн 1 ангилалын навигаци хэсэгт тусгагдаагүй байна.

2.18. Тухайн хил орчмын нислэгийн үүргийг гүйцэтгэж байсан нисгэгч нь иргэний нисэхийн ерөнхий газраас хүлээн зөвшөөрсөн гадаад улсын эрх бүхий байгууллагаас олгогдсон нисгэгчийн үнэмлэхтэй байна.

2.19. Тухайн нислэгт навигацийн тоног төхөөрөмж ажилгүй болсон үед нислэгийг цаашид аюулгүй үргэлжлүүлэх штурманы тооцоо байхгүй байна. (үзүүлээгүй)

2.20. Нислэг үйлдэх бүсийн батлагдсан нислэгийн газрын зураг тухайн нислэгт байхгүй байна. (үзүүлээгүй)

2.21. Тухайн нислэгийн нислэгийн өмнөх болон урьдчилсан бэлтгэл хийсэн тухай баримт материалууд байхгүй байна.

2.22. Компанийн нислэгийн төлөвлөгөөнүүдийг боловсруулах, баталгаажуулах ажлыг нислэгийн захирал, менежер гүйцэтгэх байтал аль нэг нь оролон гүйцэтгэх, хоёуланг нь өөр нэг хүн оролон гүйцэтгэж байна,

2.23. Иргэний нисэхийн үнэмлэх гэрчилгээжүүлэлтийн албанаас Томас Эйр ХХК-ийн гадаад нисгэгчийн үнэмлэхийг баталгаажуулахдаа албан ёсны өргөдлын хуудсанд бүртгэх ёстой гадаадын үнэмлэхний хүчинтэй хугацаа болон бусад мэдээллүүдийг тусгаагүй байна.

3. Дүн шинжилгээ

3.1. Томас Эйр ХХК-ийн JU1911 агаарын хөлгөөр Монгол улсын өмнөт хил орчмоор үйлдсэн зураг авалтын нислэгийн захиалга авах, төлөвлөх, үйлдэх үед доорх эрх зүйн актын заалт хэрэгжээгүй байна. Үүнд:

- Монгол, Хятадын хилийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын 2010 оны 6 дугаар сарын 10-д байгуулсан гэрээний 21-р заалт
- Иргэний нисэхийн багц дүрмийн ИНД307.8-ын (б),9-ын (а) заалт, ИНД95.57,59-р заалт, ИНД135.55-р заалт, ИНД12.55-ын (б) заалт
- “Нислэгийн хөдөлгөөнийг төлөвлөх, зөвшөөрөл олгох журам”-ын 4.13-р заалт
- Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага \ИКАО\ -ийн Дос 4444-р баримт бичгийн А2-1-шаардлага

3.2. “Монгол, Хятадын хилийн дэглэмийн тухай” хоёр улсын засгийн газар хооронд байгуулсан гэрээний дагуу эрх бүхий байгууллагаас дипломат шугамаар нислэгийн талаар Хятадын талд мэдээлээгүй байхад Зэвсэгт хүчний жанжин штаб, Хил хамгаалах ерөнхий газар хилийн бүсэд нислэгийн зөвшөөрөл олгосон байна.

3.3. Томас Эйр ХХК-ийн 13/116 албан тоотод ИНД91.231,135.55 –ын дагуу зөвшөөрөл авсан гэж мэдэгдсэн нь нислэгийн өмнөх бэлтгэлийн үе болон Flight plan-тай холбоотой заалтыг буруу хэрэглэсэн.

3.4. Томас Эйр ХХК-ийн онгоцны даргын нисэхээс өмнө өгсөн нислэгийн төлөвлөгөө буюу “Flight plan” нь ойлгомжгүй, компаниас өгсөн нислэгийн захиалгатай зөрчсөн байна.

3.5. Томас Эйр ХХК нь тухайн өдрийн нислэгийн төлөвлөлтийг Иргэний нисэхийн дүрэм 135.55 ийн Г-ийн 1.2 –р заалтыг хэрэглэсэн гэсэн ба энэ дүрэмд нислэгийн төлөвлөгөөг нислэгийн хөдөлгөөний байгууллагад танилцуулна гэж заасан нь ойлгомжгүй, Flight plan-г үгүйсгэсэн мөн хилийн бүсийг хяналтгүй агаарын зайн нислэг үйлдэх боломжтой мэт ойлголтонд хүргэсэн байна.

3.6. Агаараас зураг авалтын болон хилийн хориотой бүсэд нислэг үйлдэх эрх зүйн орчин бүрдээгүй байхад захиалгат нислэгт хамааруулж, ИНД307-оор зохицуулах нь үндэслэлгүй байна.

3.7. Томас Эйр ХХК-ийн JU1911 агаарын хөлгийн нисэх баг 2013.06.03-ны өдрийн хоногийн нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нислэг үйлдээгүй байна.

3.8. Ханбумбатын нислэгийн удирдагч 2013.06.03-ны өдрийн хоногийн нислэгийн төлөвлөгөөнд тусгаагаагүй нислэгт нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлсэн байна.

3.9. Нисэх багийн зүгээс захиалгат нислэг үйлдэхдээ нислэгийн урьдчилсан бэлтгэл хийгээгүй, хилийн дэглэм зөрчсөн тухайн өдрүүдэд компанийн зүгээс хяналт тавиагүй байна.

3.10. Компани нь Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас 2012 оны 11 дүгээр сарын 25 нд батлагдсан Агаарын тээврийн гэрчилгээ АТ-021-ийн А04-т заасан зөвшөөрлөөр олгогдоогүй зураг авах нислэгийг хийж гүйцэтгэсэн.

3.11. Компани нь Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас 2012 оны 11 дүгээр сарын 25 нд батлагдсан Агаарын тээврийн гэрчилгээ АТ-021-ийн А02-т заасан зөвшөөрөл олгогдоогүй навигацыйн тоног төхөөрөмжийг нислэгт ашигласан.

3.12. Компани нислэгийн төлөвлөгөөг төлөвлөх, баталгаажуулах ажиллагааг томилогдсон захирал, менежерүүд хийхгүй байна.

3.13. Иргэний нисэхийн ерөнхий газар “Нисгэгчийн мэргэжлийн үнэмлэх, зэрэглэл хүсэх өргөдөл”-ийн батлагдсан маягт ашигладаг боловч маягт-д дурьдагдсан албан ёсны мэдээллүүдийг бүрэн гүйцэт авахгүйгээр үнэмлэх гэрчилгээ олгодог.

3.14. Иргэний нисэхийн ерөнхий газарт хилийн бүсэд үйлдэх нислэгийг төлөвлөх, зохицуулах, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэх талаар тогтоосон эрхийн акт, баримт бичиг байхгүй байна.

3.15. Гадаад улсаас олгогдсон гадаадын харьяалалтай нисгэгчийн мэргэжлийн үнэмлэхийг хүлээн зөвшөөрч байгаа нь Монгол улсын хилийн бүсэд ажиллуулах нь эрх зүйн бүрэн зохицуулалт болж чадахгүй байна.

3.16. Нам өндрийн нислэгийг тухайн бүсэд хянах бодит ажиглалтын системийн боломжгүй тул хилийн зурваст агаарын хөлөг нэвтэрсэн эсэх, хилийн хориотой бүсэд ямар зайд ойртсоныг тогтоох боломж байхгүй байна.

3.17. Хилийн бүсэд орон нутгийн нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгийн нислэгийг хөрш улсын нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллагатай зохицуулах асуудал ИНЕГ-ын Агаарын хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллагын үйл ажиллагааны зааварт тусгагдаагүй байна.

4. Дүгнэлт

4.1. Томас Эйр ХХК-ийн JU1911 бүртгэлийн дугаартай РС-6 агаарын хөлөг Монгол улсын өмнөд хил орчимд нам өндөрт нислэг үйлдэж байсан болон автомат хариулагчаар тоноглогдоогүй тул тухайн бүсэд бодит ажиглалтын системээр хяналт тавих боломжгүй бөгөөд хилийн зурваст нэвтэрсэн эсэх, хилийн хориотой бүсэд ямар зайд ойртсоныг бүрэн тогтоох боломжгүй байна.

4.2. Хятад улсын Бээжин дахь Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын бүсийн төвөөс хилийн бүсэд агаарын хөлөг нислэг үйлдсэн хил зөрчсөн тухай 2013 оны 5 дугаар сарын 25 мөн 6 дугаар сарын 3-ний өдрийн мэдээлэл болон, Монгол улсын Зэвсэгт хүчний жанжин штабын Агаарын довтолгооноос хамгаалах цэргийн командлагчийн РС-6 агаарын хөлгийн нислэг Монгол Улсын хилд 2 км орчим зайд ойртсон гэсэн тодорхойлолтуудаас үндэслэгдэн Томас Эйр ХХК-ийн

JU1911 бүртгэлийн дугаартай РС-6 агаарын хөлгийн нислэг, хилийн дэглэм зөрчисөн байна.

4.3. Монгол, Хятадын хилийн дэглэмийн тухай хоёр улсын засгийн газар хооронд 2010 оны 6 дугаар сарын 10-нд байгуулсан гэрээний 21 дүгээр заалтын дагуу эрх бүхий байгууллага хятадын талд тухайн үед нь мэдэгдээгүй, Хил хамгаалах холбогдох байгууллагууд нислэгт гэрээнд заасны дагуу уг мэдээлэл хийгдсэнээс хойш 15 хоногийн дараа нислэгийн зөвшөөрлийг олгоогүйгээс **хилийн дэглэм зөрчигдөх үндсэн шалтгаан** болсон байна.

4.4. Хилийн бүс орчмын нислэгийг Монгол, Хятадын хилийн дэглэмийн тухай хоёр улсын засгийн газар хооронд 2010 оны 6 дугаар сарын 10-нд байгуулсан гэрээний дагуу нислэгийн үйл ажиллагааг Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас зохицуулж чадаагүй ба энэхүү гэрээнд Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас оролцох оролцоог тусгаагүй байна

4.5. Агаарын тээврийн Томас Эйр ХХК-ийн нислэгийн үйл ажиллагаатай холбогдолтой ИНД307,ИНД95, ИНД135, ИНД12 , үнэмлэх гэрчилгээжүүлэлтийн талаар гаргасан ИНЕГ-ын даргын 2010 оны А/410 тушаал болон тус компанид өгсөн АТ-021 зөвшөөрлийн хэрэгжилтэнд Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас тавих хяналт хангалтгүй байна.

4.6. Агаарын тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэн явуулж байгаа Томас Эйр ХХК нь Иргэний нисэхийн багц дүрмийн ИНД307.8-ын (б),9-ын (а) заалт, ИНД95.57,59-р заалт, ИНД135.55-р заалт, ИНД12.55-ын (б) заалтыг тус тус мөрдөж ажиллахгүй байна.

5. Аюулгүй ажиллагааны зөвлөмж

Зөвлөмж 201308/16 Иргэний нисэхийн ерөнхий газар Монгол, Хятадын хилийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын 2010 оны 6 дугаар сарын 10-д байгуулсан гэрээний дагуу Хятад, Монголын хилийн орчимд хилийн шугамаас өөрийн тал руу 25 км-ийн бүс дотор агаараас зураг авах, хэмжилт хийх, агаарын хөлөг нислэг үйлдэх тохиолдолд эрх бүхий байгууллагаас дипломат шугамаар Хятадын талд мэдэгдсэн мэдэгдлээс хойш 15-аас доошгүй хоногийн дараа нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг олгож байх.

Зөвлөмж 201308/17 Иргэний нисэхийн ерөнхий газар хилийн бүс орчимд нислэг үйлдэхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулах дүрэм, зааврыг Монгол улсын хууль, хөрш орнуудтай хийсэн гэрээ хэлцэл, бусад эрх зүйн баримт бичигт нийцүүлэн боловсруулан мөрдөж ажиллах.

Зөвлөмж 201308/18 Иргэний нисэхийн ерөнхий газар “Нисгэгчийн мэргэжлийн үнэмлэх, зэрэглэл хүсэх өргөдөл”-ийн батлагдсан маягтыг бүрэн дүүрэн ашиглах, үнэмлэх гэрчилгээжүүлэлттэй холбогдсон ажлын зохион байгуулалтыг сайжруулах.

Зөвлөмж 201308/19 Томас Эйр ХХК нь дүгнэлтэд заагдсан эрх зүйн акт (ИНД95.57 ба 95.59-р заалт, ИНД135.55-р заалт, ИНД12.55-ын (б) заалт “Нислэгийн хөдөлгөөнийг төлөвлөх, зөвшөөрөл олгох журам”-ын 4.13-р заалт

ICAO-гийн doc 4444-ийн A2-1-шаардлага)-ын заалтыг “General Operations Manual”-д тусгаж хэрэгжүүлж ажиллах.

ТАЙЛАН БИЧСЭН:

ШИНЖЭЭЧ

М. БААТАРЖАВ

ШИНЖЭЭЧ

О. БАТОРШИХ

ТАЙЛАНГ ХЯНАСАН:

АХЛАХ ШИНЖЭЭЧ

Х. НАРАНХҮҮ