

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ТОГТООЛ

2024 оны ... дугаар  
сарын ... - ны өдөр

Дугаар ...

Улаанбаатар хот

Хэлэлцээр батлах тухай

Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг, Олон улсын гэрээний тухай хуулийн 17 дугаар зүйлийн 17.1 дэх хэсэгт заасныг тус тус үндэслэн Монгол Улсын Засгийн газраас ТОГТООХ нь:

1.Улаанбаатар хотноо 2024 оны 01 дүгээр сарын 23-ны өдөр гарын үсэг зурсан “Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Их Британи, Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийг баталсугай.

ГАРЫН ҮСЭГ

## ТАНИЛЦУУЛГА

“Агаарын тээврийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Америкийн Нэгдсэн Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийн тухай

Засгийн газраас “2023-2025 оныг “Монголд зочлох жил” болгон зарласантай холбогдуулан Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас агаарын харилцааг өргөжүүлэх, нислэгийн чиглэл, давтамжийг богино хугацаанд эрчимтэй нэмэгдүүлэх зорилт тавьж, 2023-2024 онд нэмж 10 орчим улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулахаар төлөвлөсөн.

Энэ хүрээнд Америкийн Нэгдсэн Улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулах ажлыг эрчимжүүлж, хэлэлцээрийн төслийг Засгийн газрын 2022 оны 12 дугаар сарын 07-ны өдрийн хуралдаанаар хэлэлцүүлэн дэмжүүлсэн. Улмаар Ерөнхий сайдын 2022 оны 223 дугаар захирамжаар “Агаарын тээврийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Америкийн Нэгдсэн Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-т гарын үсэг зурах эрхийг Зам, тээврийн хөгжлийн сайдад олгосон.

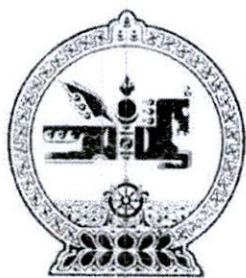
Монгол Улсын Ерөнхий сайдын АНУ-д хийсэн албан ёсны айлчлалын хүрээнд “Агаарын тээврийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Америкийн Нэгдсэн Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-т Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт Вашингтон хотноо 2023 оны 08 дугаар сарын 04-ний өдөр гарын үсэг зурсан болно.

“Агаарын тээврийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Америкийн Нэгдсэн Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийг ийнхүү байгуулж, хоёр улсын хооронд шууд нислэг үйлдэх эрх зүйн зохицуулалтыг бүрдүүлснээр манай улсын иргэд АНУ руу хямд зардлаар тав тухтай зорчих, олон улс руу гарч буй мөнгөн урсгалыг дотооддоо авч үлдэх, үндэсний агаарын тээвэрлэгчдийн өрсөлдөх чадвар нэмэгдэж, агаарын харилцаа, нислэгийн сүлжээ өргөжин хөгжих боломж нээгдэж байна.

“Агаарын тээврийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Америкийн Нэгдсэн Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр” нь нийт 18 зүйлтэй бөгөөд олон улсын иргэний нисэхийн тухай 1944 оны Чикагогийн конвенцод нийцүүлэн, хоёр орны нутаг дэвсгэрийн хооронд болон хилийн чанадад агаарын харилцаа тогтоох зохицуулалтыг тохирсон, олон улсын нийтлэг жишгээр байгуулсан, агаарын харилцааны чөлөөтэй харилцааг зохицуулсан хэлэлцээр юм. Хэлэлцээрт нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, нисэхийн аюулгүй байдлын тухай болон үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл, тариф, гаалийн татвар, бусад хураамжийн тухай зохицуулалт, коммерийн боломж, шударга өрсөлдөөний зарчмыг тусгасан.

Энэхүү хэлэлцээр нь талууд тус тусын дотоодын журмаа гүйцээж, дипломат шугамаар харилцан мэдэгдсэнээр хүчин төгөлдөр болох тул Олон улсын гэрээний тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.1-т “... эрх олгогдсон албан тушаалтан олон улсын гэрээнд гарын үсэг зурсны дараа хоёр болон олон талт олон улсын гэрээг соёрхон батлах, эсхүл батлах саналыг тухайн олон улсын гэрээг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл, эсхүл батлах тухай Засгийн газрын тогтоолын төслийн хамт энэ хуулийн 9, 10 дугаар зүйлд заасан журмын дагуу Улсын Их Хурал, Засгийн газраар хэлэлцүүлнэ” гэж заасны дагуу “Хэлэлцээр батлах тухай” Засгийн газрын тогтоолын төслийг боловсруулсан болно.

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**



**АГААРЫН ХАРИЛЦААНЫ ТУХАЙ**  
**МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР**  
**БОЛОН**

**ИХ БРИТАНИ, УМАРД ИРЛАНДЫН НЭГДСЭН ХААНТ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР**  
**ХООРОНДЫН ХЭЛЭЛЦЭЭР**

Монгол Улсын Засгийн газар /цаашид Монгол Улс гэх/ болон Их Британи, Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улсын Засгийн газар /цаашид Их Британи Улс гэх/, хамтад нь Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд гэх;

Чикаго хотноо 1944 оны 12 дугаар сарын 07-ны өдрөөс гарын үсэг зурахад нээлттэй болсон Олон Улсын Иргэний нисэхийн тухай Конвенцод оролцогч Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд болохын хувьд;

Тус тусын нутаг дэвсгэрийн хооронд болон тэдгээрийн хилийн чанадад агаарын харилцаа тогтоох зорилгоор дээрх Конвенцын нэмэлт хэсэг болох хэлэлцээр байгуулахыг эрмэлзэн;

Дараах зүйлсийг тохиров:

**1 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ**

**Тодорхойлолт**

Энэхүү хэлэлцээрийн зорилгод нийцүүлэн, агуулгын хувьд өөрөөр заагаагүй бол:

- (а) "Нисэхийн удирдах байгууллага" гэж Монгол Улсын хувьд Зам, тээврийн хөгжлийн яам эсхүл Иргэний нисэхийн ерөнхий газар эсхүл аль ч тохиолдолд дээр дурдсан эрх бүхий байгууллагууд эсхүл адилхан чиг үүргийг гүйцэтгэхээр томилогдсон аливаа хүн эсхүл байгууллага, болон Их Британи Улсын хувьд Тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга эсхүл тус улсын Иргэний нисэхийн ерөнхий газар эсхүл хоёулаа, эсхүл тухайн нөхцөлд олон улсын харилцааг Их Британи Улсаас хариуцаж буй нутаг дэвсгэрийн адилтгах эрх бүхий байгууллага; мөн энэхүү

Хэлэлцээрийн 9 дүгээр зүйл (Үнэ тариф)-ийн хувьд тус улсын Иргэний нисэхийн ерөнхий газрыг хэлнэ;

- (b) "энэхүү Хэлэлцээр" гэж энэхүү Хэлэлцээр, түүний Хавсралт, тэдгээрт оруулсан аливаа нэмэлт өөрчлөлтийг хэлнэ;
- (c) "Тохиролцсон үйлчилгээ" болон "тогтоосон маршрут" гэж энэхүү Хэлэлцээрийн 3 дугаар зүйл (2) дахь заалтад (Эрх олгох) заасан утгыг илэрхийлнэ;
- (d) "Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ" гэж тухайн агаарын тээвэрлэгч нь мэргэжлийн ур чадвартай болон гэрчилгээнд заасан нисэхийн үйл ажиллагааг явуулах агаарын хөлгийн аюулгүй ажиллагааг хангасан зохион байгуулалттай болохыг баталгаажуулан олгосон баримт бичгийг хэлнэ;
- (e) "Олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ", "агаарын тээвэрлэгч" болон "арилжааны бус зорилготой буулт" гэсэн нэр томъёонууд нь Чикагогийн Конвенцын 96 дугаар зүйлд заасан утгыг илэрхийлнэ;
- (f) "Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч" гэж энэхүү Хэлэлцээрийн 4 дүгээр зүйл (Томилгоо, үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл)-ийн дагуу томилсон агаарын тээвэрлэгчийг хэлнэ;
- (g) "Чикагогийн Конвенц" гэж 1944 оны 12 дугаар сарын 07-ны өдөр Чикаго хотноо байгуулсан Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Конвенц бөгөөд үүнд: (i) Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Талуудын соёрхон баталсан аливаа нэмэлт өөрчлөлт; болон (ii) энэхүү Конвенцын 90 дүгээр зүйлийн дагуу батлагдсан, аливаа Хавсралт эсхүл түүнд оруулсан аливаа нэмэлт өөрчлөлтийг хэлэх бөгөөд тухайн Хавсралт эсхүл нэмэлт өөрчлөлт нь Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын хувьд ямар ч үед хүчин төгөлдөр байна;
- (h) "ОУИНБ" гэх Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагыг хэлнэ;
- (i) "Үнэ тариф" гэж зорчигч, ачаа болон тээш тээвэрлэхэд төлөх үнэ тариф болон тэдгээр үнэ тариф үйлчлэх нөхцөлүүд бөгөөд үүнд агентлагийн болон бусад туслах үйлчилгээний үнэ, нөхцөлийг багтаах боловч шуудан тээвэрлэлтийн нөхөн олговор болон шуудан тээвэрлэлтийн нөхцөлийг хамааруулахгүй;
- (j) "Слот" гэж агаарын тээвэрлэгч буух эсхүл хөөрөх зорилгоор тодорхой өдөр, цагт нисэх онгоцны буудалд агаарын тээврийн үйлчилгээ явуулахад шаардлагатай дэд бүтцийг бүрэн ашиглах зөвшөөрөл олгосныг хэлнэ;
- (k) "Нутаг дэвсгэр" гэж Улсын хувьд Чикагогийн Конвенцын 2 дугаар зүйлд заасан утгыг илэрхийлнэ;
- (l) "Ашиглалтын хураамж" гэж нисэх буудал, түүний тоног төхөөрөмж эсхүл агаарын навигацийн тоног төхөөрөмж (өнгөрөлтийн нислэгт зориулсан тоног төхөөрөмж хамаарна), эсхүл агаарын хөлөг, түүний нисгэх баг, зорчигчид, ачаа тээшинд хамаарах тоног төхөөрөмж болон холбогдох үйлчилгээ үзүүлсний төлөө хураамж авах эрх бүхий байгууллагаас агаарын тээвэрлэгчид ногдуулж буй эсхүл ногдуулахыг зөвшөөрсөн хураамжуудыг хэлнэ.

## 2 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Чикагогийн Конвенцыг хэрэглэх

Энэхүү Хэлэлцээрийн заалтууд нь Чикагогийн Конвенцын заалтуудын дагуу даган мөрдөгдөх бөгөөд эдгээр заалтууд олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээнд хамаарна.

## 3 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Эрх олгох

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээний дараах эрхийг олгоно:
  - (a) нутаг дэвсгэрт нь буулгүйгээр шууд дамжин нисэж өнгөрөх;
  - (b) нутаг дэвсгэрт нь арилжааны бус зорилготой буулт хийх.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа Хэлэлцээрийн Хавсралтад орсон Хуваариар тогтоосон маршрутад олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх эрх олгоно. Эдгээр үйлчилгээ болон маршрутыг цаашид "тохиролцсон үйлчилгээ" болон "тогтоосон маршрут" гэж нэрлэнэ. Тогтоосон маршрутад тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлэхдээ Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрээс томилогдсон агаарын тээвэрлэгч энэ зүйлийн (1) дэх заалтад заасан эрхүүдээс гадна олон улсын зорчигч, ачаа тээш, шууданг дангаар эсхүл хамтад нь агаарын хөлгийн бүхээгт авах, буулгах зорилгоор энэхүү Хэлэлцээрийн Хавсралт дахь тухайн маршрутын Хуваарьт заасан цэгүүдэд зогсолт хийх эрхтэй.
3. Энэ зүйлийн (2) дахь заалт нь Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилсон агаарын тээвэрлэгч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт зорчигч, ачаа тээш, шууданг хөлсөөр эсхүл урамшууллаар тохирсон нэг цэгээс нөгөө цэг рүү тээвэрлэх эрх олгосон гэж ойлгохгүй.
4. Зэвсэгт мөргөлдөөн, улс төрийн асуудал, эсхүл онцгой буюу ердийн бус нөхцөл байдлын улмаас Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын томилсон агаарын тээвэрлэгч тухайн үйлчилгээг тогтоосон маршрутаар гүйцэтгэж чадахгүйд хүрвэл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал тухайн үйл ажиллагааг нэн даруй үргэлжлүүлэхийн тулд маршрутын түр зуурын зохих зохицуулалт хийх талаар хүчин чармайлт гаргана.

## 4 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ

### Томилгоо, үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр тогтоосон маршрут тус бүрт тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлэх зорилгоор агаарын тээвэрлэгчдийг томилох болон эдгээр томилгоог буцаан татах эсхүл өөрчлөх эрхтэй. Ийм томилгоог Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа бичгээр уламжилна.

2. Ийм томилгоо болон томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн өргөдлийг үйлчилгээ үзүүлэх эрх, техникийн зөвшөөрөлд заасан загвар, байдлаар хүлээн авсны дараа Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал нь зохих зөвшөөрөл болон эрхийг удаашралгүй байдлаар дараах тохиолдолд олгоно:

a) Монгол Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгчийн хувьд:

- i. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байгуулагдсан бөгөөд Монгол Улсын холбогдох хуулийн дагуу гэрчилгээжсэн; болон
- ii. Монгол Улс нь агаарын тээвэрлэгчид үр нөлөөтэй зохицуулах хяналт тавьдаг, түүнийг хэрэгжүүлдэг; болон
- iii. Монгол Улс болон/эсхүл Монгол Улсын иргэд нь агаарын тээвэрлэгчийг шууд эсхүл олонхын өмчлөлөөр өмчилдөг, үр дүнтэй хяналт тавьдаг;

b) Их Британи Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгчийн хувьд:

- i. Их Британи Улсын нутаг дэвсгэрт үүсгэн байгуулагдсан бөгөөд тус улсад бизнесийн үндсэн газартай; болон
- ii. Их Британи Улсын нисэхийн удирдах байгууллагаас олгосон одоогийн Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээтэй бөгөөд тухайн байгууллага нь агаарын тээвэрлэгчид үр нөлөөтэй зохицуулах хяналт тавьдаг, түүнийг хэрэгжүүлдэг;

болон

c) Өргөдөл эсхүл өргөдлүүдийг харгалзан олон улсын агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд Хэлэлцэн тохиролцогч Талаас ердийн мөрддөг хууль болон дүрмийн дагуу тухайн томилсон агаарын тээвэрлэгч нь тогтоосон нөхцлийг хангах чадвартай байх.

3. Агаарын тээвэрлэгч нь энэхүү Хэлэлцээрийн мөрдөж болохуйц заалтуудыг хангасан нөхцөлд тухайн агаарын тээвэрлэгч эрхлэхээр томилогдсон тэр тохиролцсон үйлчилгээг эрхэлж болно.

## 5 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрлийг цуцлах эсхүл түдгэлзүүлэх

1. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрөл эсхүл техникийн зөвшөөрлийг цуцалж, түдгэлзүүлж, хязгаарлаж болно:

a) Монгол Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгчийн хувьд:

- i. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт үүсгэн байгуулагдаагүй эсхүл Монгол Улсын холбогдох хуулийн дагуу үйл ажиллагаа явуулах хүчин төгөлдөр гэрчилгээ байхгүй; эсхүл
- ii. Монгол Улс нь агаарын тээвэрлэгчид үр нөлөөтэй зохицуулах хяналт тавьдаггүй эсхүл түүнийг хэрэгжүүлдэггүй; эсхүл

- iii. Монгол Улс болон/эсхүл Монгол Улсын иргэд нь агаарын тээвэрлэгчийг шууд эсхүл олонхын өмчлөлөөр өмчилдөггүй эсхүл үр дүнтэй хяналт тавьдаггүй;
  - b) Их Британи Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгчийн хувьд:
    - i. Их Британи Улсын нутаг дэвсгэрт үүсгэн байгуулагдаагүй эсхүл бизнес эрхлэх үндсэн газар байхгүй; эсхүл
    - ii. Их Британи Улсын нисэхийн удирдах байгууллагаас олгосон одоогийн Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшээгүй эсхүл тухайн эрх бүхий байгууллага нь агаарын тээвэрлэгчид үр нөлөөтэй зохицуулах хяналт тавьдаггүй эсхүл түүнийг хэрэгжүүлдэггүй; эсхүл
  - c) Агаарын тээвэрлэгч нь энэхүү Хэлэлцээрийн 6 дугаар зүйл (Хууль, дүрмийг дагаж мөрдөх)-д заасан хууль эсхүл дүрмийг, эсхүл эдгээр эрхийг олгосон Хэлэлцэн тохиролцогч Тал олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ явуулахдаа ердийн болон үндэслэлтэй хэрэгжүүлдэг хуулийг дагаж мөрдөөгүй тохиолдолд; эсхүл
  - d) Агаарын тээвэрлэгч нь энэхүү Хэлэлцээрийн 7 дугаар зүйл (Шударга өрсөлдөөн)-д заасан заалтыг дагаж мөрдөөгүй (мөн энэ зүйлийн (9) дэх заалтын дагуу зөвлөлдөх уулзалтаар хангалттай шийдэлд хүрээгүй); эсхүл
  - e) Энэхүү Хэлэлцээрийн 11 дүгээр зүйлийн (14) дэх заалт (Нисэхийн аюулгүй байдал)-ын дагуу; эсхүл
  - f) Агаарын тээвэрлэгч эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал нь энэхүү Хэлэлцээрийн 11 дүгээр зүйл (Нисэхийн аюулгүй байдал)-ийн аль нэг заалтыг биелүүлээгүй тохиолдолд; эсхүл
  - g) Хэлэлцэн тохиролцогч Талаас аюулгүй байдлын өргөн хүрээний асуудлыг тус үйлдлээр зөвтгөж байна гэж үзвэл; эсхүл
  - h) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал энэхүү Хэлэлцээрийн 12 дугаар зүйл (Аюулгүй ажиллагаа)-ийн (2) дахь заалтын дагуу аюулгүй ажиллагааг сайжруулах талаар зохих арга хэмжээ аваагүй тохиолдолд; эсхүл
  - i) Энэхүү Хэлэлцээрийн 12 дугаар зүйл (Аюулгүй ажиллагаа)-ийн (6) дахь заалтад заасны дагуу; эсхүл
  - j) Халдварт өвчнөөс урьдчилан сэргийлэх, тархахаас хамгаалах, хянах, эсхүл нийтийн эрүүл мэндийг хамгаалах зорилгоор холбогдох арга хэмжээ авах шаардлагатай тохиолдолд; эсхүл
  - k) Агаарын тээвэрлэгч энэхүү Хэлэлцээрт заасан нөхцөлийн дагуу үйл ажиллагаа явуулахгүй тохиолдолд.
2. Энэ зүйлийн (1) дэх заалтад заасны дагуу үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрлийг нэн даруй хүчингүй болгох, цуцлах, түдгэлзүүлэх нь хууль тогтоомж, дүрэм журмыг цаашид зөрчихөөс урьдчилан сэргийлэхэд зайлшгүй шаардлагатай гэж үзсэнээс

бусад тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талтай урьдчилан зөвшилцсөний дараа хэрэгжүүлнэ.

3. Энэ зүйлийн (1) дэх заалтад заасан эрхээ эдэлж байгаа Хэлэлцэн тохиролцогч Тал нь үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрлийг хүчингүй болгох, техникийн зөвшөөрлийг түдгэлзүүлсэн эсхүл хязгаарласан шалтгааны талаар Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа бичгээр аль болох түргэн мэдэгдэнэ.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд энэ зүйлийн (1) дэх заалтад заасан эрхээ хэрэгжүүлэхдээ агаарын тээвэрлэгчийн улсын харьяаллаар нь ялгаварлан гадуурхахгүй.

## 6 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Хууль, дүрмийг дагаж мөрдөх

1. Олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ эрхэлдэг агаарын хөлөг нь Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын нутаг дэвсгэрт нэвтрэх, нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулах, нутаг дэвсгэрээс нь нисэн гаргахтай холбоотой хууль тогтоомж, дүрэм журмыг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгчид дагаж мөрдөнө.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын нутаг дэвсгэрт нэвтрэх, нутаг дэвсгэр дотор, эсхүл гарах үед агаарын хөлгөөр тухайн нутаг дэвсгэрт нэвтрэх болон гарч буй зорчигч, багийн гишүүд, ачаа, тээш болон/эсхүл шууданг холбогдох хууль тогтоомж, дүрэм журмыг (үүнд нэвтрэх, бүрдүүлэлт, цагаачлал, паспорт, гааль, хорио цээрийн журам, эсхүл шуудангийн хувьд холбогдох зохицуулалт) эдгээр зорчигч, багийн гишүүд, ачаа тээш, шууданг тээвэрлэгч нар эсхүл тэдгээрийн нэрийн өмнөөс Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал дагаж мөрдөнө.

## 7 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Шударга өрсөлдөөн

1. Тогтоосон маршрутад тохиролцсон үйлчилгээ явуулахад Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчдийг шударга, эрх тэгш боломжоор хангана.
2. Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч нь тогтоосон маршрутад тохиролцсон үйлчилгээ явуулахдаа олон улсын агаарын тээврийн давтамж болон багтаамжийг өөрсдөө тодорхойлохыг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр зөвшөөрнө. Энэхүү эрхтэй нийцүүлэн Чикагогийн Конвенцын 15 дугаар зүйлд нийцсэн нөхцөлийн дагуу гааль, техник, ашиглалтын үйл ажиллагаа, эсхүл байгаль орчинтой холбоотой шалтгаанаас бусад тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нь ч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн тээвэрлэлтийн хэмжээ, үйлчилгээний давтамж эсхүл тогтмол байдал, агаарын хөлгийн төрлийг дангаар хязгаарлахгүй.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нь ч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн багтаамж, давтамж, эсхүл тээвэрлэлттэй холбоотойгоор шууд-татгалзах, ямарваа хураамж болон бусад аливаа шаардлагыг тавихгүй бөгөөд энэхүү Хэлэлцээрийн зорилгод нийцэхгүй юм.



4. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нь ч энэ зүйлийн (2) дахь заалтад заасан нөхцөлийг ялгаварлан гадуурхахгүйн үндсэн дээр хэрэгжүүлэхээс бусад тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгчийг нислэгийн хуваарь эсхүл үйл ажиллагааны төлөвлөгөөгөө өгөхийг шаардахгүй.
5. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нь ч өөрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгч эсхүл тээвэрлэгчдээ бусад агаарын тээвэрлэгч эсхүл тээвэрлэгчидтэй хамтран, эсхүл тус тусдаа зах зээлийн эрх мэдлээ урвуулан ашиглаж өрсөлдөгчөө сулруулах эсхүл өрсөлдөгчөө маршрутаас шахан гаргахыг зөвшөөрөхгүй.
6. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нь ч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгч олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх шударга өрсөлдөөн, тэгш боломжид сөргөөр нөлөөлөх байдлаар өөрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгч эсхүл тээвэрлэгчид төрөөс дэмжлэг эсхүл олговор авахыг зөвшөөрөхгүй.
7. Төрийн дэмжлэг эсхүл олговор гэдэг нь тусгайлсан агаарын тээвэрлэгчид төрөөс шууд болон шууд бусаар, эсхүл төрөөс томилсон, төрийн хяналтад байдаг төрийн болон хувийн байгууллагаас ялгаварлан гадуурхах үндсэн дээр дэмжлэг үзүүлэхийг хэлнэ. Ямар нэгэн хязгаарлалтгүйгээр эдгээр нь үйл ажиллагааны алдагдлыг тооцохгүй байх; мөнгөн дэмжлэг, буцалтгүй тусламж, хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр зээл олгох; ашиг дээр санхүүгийн давуу эрх олгох эсхүл өр төлбөрийг нөхөх; ашигласан төсвийн хөрөнгийг буцаан авахаас татгалзах; татвараас чөлөөлөх; төрийн эрх бүхий байгууллагаас ногдуулсан санхүүгийн дарамтаас чөлөөлөх; эсхүл агаарын тээврийн хэвийн үйл ажиллагаанд шаардлагатай нисэх онгоцны буудал, түлш болон бусад холбогдох байгууламжид ялгаварлалтай нэвтрүүлэх зэрэг болно.
8. Энэхүү Хэлэлцээрийн дагуу үйлчилгээ үзүүлж байгаа томилогдсон агаарын тээвэрлэгч Хэлэлцэн тохиролцогч Талын төрийн дэмжлэг эсхүл олговор авч байгаа тохиолдолд тухайн агаарын тээвэрлэгч нь энэхүү дэмжлэг эсхүл олговрын талаар дансандаа тодорхой болон тусад нь тодорхойлохыг шаардана.
9. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Тал өөрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийг ялгаварлан гадуурхалт, шударга бус үйлдэлд өртөж байна гэж үзвэл, эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал нь тухайн Хэлэлцэн тохиролцогч Талын агаарын тээвэрлэгчдэд дэмжлэг эсхүл олговор олгосноор эхний Талд сөргөөр нөлөөлж байна гэж үзвэл, эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч эхний Талын агаарын тээвэрлэгчид олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх шударга, тэгш боломжид нь сөргөөр нөлөөлж байгаа гэж үзвэл зөвлөлдөх уулзалт хийх хүсэлт гаргаж, зөвлөлдөх хүсэлтээ Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа мэдэгдэж болно. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол энэхүү зөвлөлдөх уулзалт хийх хүсэлт хүлээн авснаас хойш 30-аас доошгүй хоногийн дотор зохион байгуулна.

## 8 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Хөөрөлт болон буултын слот

Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр өөрийн нутаг дэвсгэр дээрх нисэх буудлуудын слот хуваарилах зохицуулалт, заавар, дүрэм журмуудыг ил тод, үр дүнтэй, ялгаварлан гадуурхахгүй, цаг алдалгүй хэрэгжүүлнэ.

## 9 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ

### Үнэ

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр шударга өрсөлдөөний үндсэн дээр томилогдсон агаарын тээвэрлэгч бүр агаарын тээврийн үнийг чөлөөтэй тогтоохыг зөвшөөрнө. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал энэхүү Хэлэлцээрийн дагуу тогтоохоор төлөвлөж байгаа болон ашиглаж буй үнийн талаар өөрийн агаарын тээвэрлэгчдийг бусад агаарын тээвэрлэгчидтэй зөвлөлдөхийг шаардахгүй.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд үнийн мэдээллийг нисэхийн удирдах байгууллагуудад мэдэгдэхийг шаардахгүй.

## 10 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Гааль, татвар, төлбөр

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд бүх гаалийн татвар, и дотоодын онцгой албан татвар болон түүнтэй адилтгах дотоодын хураамжаас дараахь зүйлийг чөлөөлнө.
  - a. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч эсхүл тээвэрлэгчдийн олон улсын нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг;
  - b. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт оруулсан дараах зүйлсийг:
    - (i) засвар, засвар үйлчилгээ, засвар үйлчилгээ хийх тоног төхөөрөмж, эд анги;
    - (ii) зорчигч тээврийн хэрэгсэл, эд анги;
    - (iii) ачаа ачих төхөөрөмж, эд анги;
    - (iv) хамгаалалтын төхөөрөмжид оруулах бүрэлдэхүүн хэсгүүдийг багтаасан хамгаалалтын тоног төхөөрөмж;
    - (v) сургалтын материал, сургалтын хэрэглэгдэхүүн;
    - (vi) агаарын тээврийн болон операторын баримт бичиг; болон
  - c. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт нэвтрүүлсэн, эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид нийлүүлсэн дараах зүйлсийг:
    - (i) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт нэвтрүүлсэн эсхүл агаарын хөлөгт авч явсан агаарын хөлгийн дэлгүүр (хоол хүнс, ундаа, тамхи зэрэг зүйлсийг оруулаад, гэхдээ үүгээр хязгаарлагдахгүй);
    - (ii) шатах тослох материал, хэрэглээний техникийн хангамж;
    - (iii) хөдөлгүүр зэрэг сэлбэг хэрэгсэл; болон

d. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч дараахь нэг буюу хэд хэдэн асуудлыг шийдвэрлэхэд туслах зорилгоор Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт нэвтрүүлсэн компьютерийн тоног төхөөрөмж, эд ангиудыг:

- (i) агаарын хөлгийн засвар, үйлчилгээ, эсхүл үйлчилгээ үзүүлэх;
- (ii) нисэх онгоцны буудал эсхүл агаарын хөлөгт зорчигчдыг тээвэрлэх;
- (iii) ачааг агаарын хөлөгт ачих, буулгах;
- (iv) зорчигч, ачаанд аюулгүй байдлын шалгалт хийх;

(b)-(d) дэд зүйлд заасан зүйлс нь тухайн томилогдсон агаарын тээвэрлэгч олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ бий болгох, засвар үйлчилгээ хийхтэй холбогдуулан агаарын хөлөгт эсхүл олон улсын нисэх буудлын хүрээнд ашиглах зориулалттай.

2. Гаалийн татвар, үндэсний онцгой албан татвар болон түүнтэй адилтгах үндэсний хураамжаас чөлөөлөх нь Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт Хэлэлцэн тохиролцогч Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч болон тээвэрлэгчдэд үзүүлсэн үйлчилгээний зардалд үндэслэсэн хураамжид хамаарахгүй.
3. Энэ зүйлийн (1) дэх заалтад дурдсан тоног төхөөрөмж, хангамжийг холбогдох байгууллагын хяналт, хяналтан дор байлгахыг шаардаж болно.
4. Энэ зүйлд заасан чөлөөлөлтүүд Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч эсхүл тээвэрлэгчид нь Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт бусад агаарын тээвэрлэгч эсхүл тээвэрлэгчидтэй энэ зүйлийн (1) дэх заалтад заасан зүйлсүүдийг зээлүүлэх, шилжүүлэхээр хамтран ажиллах тохиолдолд мөн адил хэрэгжинэ.

## 11 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ

### Нисэхийн аюулгүй байдал

1. Олон улсын хуулиар хүлээсэн эрх үүргийнхээ дагуу, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хууль бус халдлагаас хамгаалахаар харилцан хүлээсэн үүрэг нь энэхүү Хэлэлцээрийн салшгүй бүрэлдэхүүн болно гэдгийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд дахин нотолж байна. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд 1963 оны 9 дүгээр сарын 14-ний өдөр Токио хотноо байгуулсан "Агаарын хөлгийн бүхээгт үйлдсэн гэмт хэрэг болон бусад тодорхой үйлдлийн тухай Конвенц", 1970 оны 12 дугаар сарын 16-ны өдөр Гааг хотноо байгуулсан "Агаарын хөлгийг хууль бусаар булаан авахтай тэмцэх тухай Конвенц", 1971 оны 9 дүгээр сарын 23-ны өдөр Монреаль хотноо байгуулсан "Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эсрэг хууль бус үйлдлийг таслан зогсоох тухай Конвенц", түүнд нэмэлт болгон 1988 оны 2 дугаар сарын 24-ний өдөр Монреаль хотноо байгуулсан "Олон улсын иргэний нисэхэд үйлчилдэг нисэх буудал дахь хүчирхийллийн хууль бус үйлдийг таслан зогсоох тухай Протокол", 1991 оны 3 дугаар сарын 1-нд Монреаль хотноо байгуулсан "Хуванцар тэсрэх бодисийг илрүүлэхийн тулд ялгах тэмдэглэгээ хийх тухай Конвенц" болон Хэлэлцэн

тохиролцогч Талууд гишүүнээр нэгдэн орсон нисэхийн аюулгүй байдлын тухай алив бусад конвенци, протоколын заалтуудад нийцүүлэн үйл ажиллагаа явуулна.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хүсэлт хүлээн авмагц, иргэний агаарын тээврийн хөлгийг хууль бусаар булааж авах, иргэний агаарын хөлөг болон түүний зорчигч, нисгэх баг, нисгэх буудал, агаарын навигацийн төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын эсрэг чиглэсэн хууль бус үйлдэл, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эсрэг чиглэсэн аливаа бусад аюул заналаас урьдчилан сэргийлэхэд шаардлагатай бүхий л туслалцааг харилцан үзүүлнэ.
3. Иргэний агаарын хөлгийг хууль бусаар булаан авсан эсхүл булаан авах аюул занал учирсан, тухайн агаарын хөлгийн аюулгүй ажиллагаа, зорчигчид, нисгэх баг, агаарын хөлөг, нисгэх буудал эсхүл агаарын навигацийн төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын эсрэг чиглэсэн бусад хууль бус үйлдэл гарсан тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд дээрх үйлдэл эсхүл аюул заналыг шуурхай, аюулгүй байдлаар таслан зогсооход чиглэсэн холбоо барих болон бусад зүй зохистой арга хэмжээ авч харилцан туслаж ажиллана.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нутаг дэвсгэрт нь газардсан Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын хөлгийг хууль бус хөндлөнгийн үйлдэлд өрстөн гэж үзвэл хүний амь насыг хамгаалах нэн тэргүүний үүрэг хариуцлагын үүднээс тухайн агаарын хөлгийг нисгэх шаардлагатай болсноос бусад тохиолдолд түр саатуулах арга хэмжээ авна. Боломжтой тохиолдолд ийм арга хэмжээг харилцан зөвшилцсөний үндсэн дээр авна.
5. Хэлэлцэн тохиролцогч Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөр хоорондын харилцаандаа Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас тогтоосон болон Чикагогийн Конвенцид Хавсралт болгон оруулсан, Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хэрэгжүүлэх боломжтой аюулгүй байдлын эдгээр заалтуудад нийцүүлэн үйл ажиллагаа явуулна. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөрийн нутаг дэвсгэрт нь байрладаг агаарын тээвэрлэгчид болон нисэх буудал ашиглагчдыг нисэхийн аюулгүй байдлын эдгээр заалтуудад нийцүүлэн үйл ажиллагаа явуулахыг шаардана. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр өөрийн үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм журам, практик болон энэ зүйлд дурдсан нисэхийн аюулгүй байдлын стандартуудын хоорондын зөрүүтэй байдлын талаар Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа хүсэлтийн дагуу мэдэгдэнэ. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр эдгээр санал зөрөлдөөнийг хэлэлцэхийн тулд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талтай ямар ч үед хойшлуулалгүйгээр зөвлөлдөх хүсэлт гаргаж болно.
6. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр агаарын хөлөг ашиглагч өөрийн байгууллагаас Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэр рүү нэвтрэн орохдоо энэ зүйлийн (5) дахь заалтад заасан нисэхийн аюулгүй байдлын заалтыг дагаж мөрдөх шаардлагатайг зөвшөөрнө. Нисэн гарах, нутаг дэвсгэрт нь байх үед тухайн улсын хүчин төгөлдөр хууль тогтоомжинд нийцүүлсэн нисэхийн аюулгүй байдлын хууль, заалтыг дагах шаардлагатай. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нутаг дэвсгэртээ агаарын хөлгийг хамгаалах, зорчигч, нисгэх баг, гар тээш, тээш, ачаа, агаарын хөлгийн нөөцийг агаарын хөлөгт зорчигчид авахаас өмнө, авах үед, эсхүл ачаа ачих үед шалгах зохих арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ. Шаардлагатай тохиолдолд иргэний агаарын тээврийн аюулгүй байдалд заналхийлж буй аливаа аюулыг арилгахын тулд аюулгүй байдлын арга хэмжээг тохируулж болно. Хэлэлцэн

тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрээс гарах болон нутаг дэвсгэрт байх үед Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас шаардагдах аюулгүй байдлын заалтуудыг дагаж мөрдөх ёстой гэдгийг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр зөвшөөрнө.

7. Тодорхой нислэг (нислэгүүдэд)-т зориулан Аюулгүйн хамгаалалтын нэмэлт арга хэмжээ авах талаар аль нэг Тал хүсэлт гаргасан тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал зохих зөвлөлдөөнийг хийх, хүсэлтийн шаардлагад нийцсэн арга хэмжээний хувилбарыг авч хэлэлцэх үүрэгтэй. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрээс үйлдэх тодорхой нислэг (нислэгүүдэд)-т холбогдуулан гаргасан хүсэлтэд дурдсан аюулгүйн хамгаалалтын нэмэлт арга хэмжээ нь хэрэгжүүлж болохуйц байх үүргийг хүлээнэ.
8. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр өөрийн бүрэн эрхт байдалд нийцүүлэн, ОУИНБ-аас хийсэн аудитын үр дүн болон тухайн Хэлэлцэн тохиролцогч Талаас авч хэрэгжүүлсэн засч залруулах арга хэмжээний талаарх мэдээллийг харилцан тохиролцсоны үндсэн дээр аюулгүй шилжүүлэх, тухайн мэдээллийг ашиглах, хадгалах, устгахад нээлттэй байлгана.
9. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын нисэхийн удирдах байгууллага Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт өөрийн нутаг дэвсгэр рүү чиглэсэн нислэгтэй холбогдуулан аюулгүй байдлын арга хэмжээний талаар үнэлгээ хийх боломжтой харилцан зохицуулалт хийх тухай Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас ирүүлсэн хүсэлтийг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нааштай байдлаар авч үзнэ.
10. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд бие биеийнхээ бүрэн эрхт байдлыг харилцан хүндлэлийг хадгалан, Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Тал өөрийн нутаг дэвсгэрт нэвтрэхэд мөрдөх аюулгүйн хамгаалалтын арга хэмжээг баталж болно. Боломжтой тохиолдолд, Хэлэлцэн тохиролцогч тухайн Тал нь Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын мөрдөж буй аюулгүйн хамгаалалтын арга хэмжээнүүд болон илэрхийлж болох саналыг харгалзан үзнэ. Энэхүү Зүйл нь Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Тал аливаа нислэг эсхүл нислэгүүд түүний аюулгүйн хамгаалалтад аюул занал учруулахаар байна хэмээн үзсэн тохиолдолд өөрийн нутаг дэвсгэрт нэвтрүүлэхээс татгалзах эрхийг хязгаарлахгүй болохыг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал тус бүр хүлээн зөвшөөрч байгаа болно.
11. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал нь аюулгүй байдлын тодорхой заналхийллийг арилгахын тулд яаралтай арга хэмжээ авч болно. Ийм арга хэмжээг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талд нэн даруй мэдэгдэнэ.
12. Тээврийн аюулгүй байдлыг хамгаалахын тулд яаралтай арга хэмжээ авах шаардлага гарахыг оролцуулалгүйгээр, Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд аюулгүй байдлын асуудлуудыг шийдвэрлэхдээ олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээнд учирч болзошгүй сөрөг нөлөөллийг үнэлж, хуулиар хязгаарлаагүй бол ямар арга хэмжээ авах шаардлагатай болон тохиромжтойг тодорхойлно.
13. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр энэхүү Хэлэлцээрээр зохицуулагдаж буй нислэгт нисэхийн аюулгүй байдлын ажилтнуудыг (IFSO) оролцуулан зэвсэгт бие бүрэлдэхүүнийг зорчихыг зөвшөөрөх тухай Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас ирүүлсэн хүсэлтийг нааштай байдлаар авч үзнэ. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч

Талаас IFSO-г илгээхийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас урьдчилан бичгээр зөвшөөрсөн тохиолдолд хийгдэнэ.

14. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын баталсан аюулгүй байдлын стандартын талаар хэдийд ч зөвлөлдөх хүсэлт гаргаж болно. Ийм зөвлөгөөн хүсэлтийг хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор зохион байгуулагдана. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Тал нь Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаа энэ Зүйлд дурьдсан нисэхийн аюулгүй байдлын заалтуудыг хангахгүй байна гэж үзэх үндэслэл байна гэдэгт итгэлтэй байгаа бол Хэлэлцэн тохиролцогч энэ Тал зөвлөлдөөн яаралтай хийх хүсэлтээ Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талд тавьж болно. Ийм хүсэлт илгээснээс хойш 15 хоногийн дотор зөвшилцөлд хүрээгүй бол Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгчийн болон тээвэрлэгчдийн ашиглалтын зөвшөөрөл, техникийн зөвшөөрлийг хүчингүй болгох, түдгэлзэх, хязгаарлах үндэслэл болно.
15. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал онцгой байдлын шаардлага гарвал 15 хоногийн хугацаа дуусахаас өмнө түр арга хэмжээ авч болно. Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал энэ заалтын аюулгүй байдлын зүйл заалтыг дагаж мөрдсөн тохиолдолд, эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Тал харилцан тохиролцвол энэ заалтад заасны дагуу авсан аливаа арга хэмжээг зогсооно.

## 12 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Аюулгүй ажиллагаа

1. Аль ч Хэлэлцэн тохиролцогч Тал, нисгэх баг, агаарын хөлөг, эсхүл тэдгээрийн аливаа үйл ажиллагаанд хамааруулан Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал баталсан аюулгүй ажиллагааны стандартын асуудлаар зөвлөгөөн хийх хүсэлтээ хэдийд ч гаргаж болно. Ийм зөвлөгөөнийг хүсэлт гаргасан өдрөөс хойш гуч 30 хоногийн дотор хийнэ.
2. Ийм зөвлөгөөний дүнд Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Тал, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал нь дээрх салбаруудад аюулгүй ажиллагааны стандартыг наанадаж тухайн үед Чикагогийн Конвенцын дагуу тогтоосон хамгийн доод стандарттай тэнцүү тогтоон идэвхтэй мөрдөхгүй, зохион байгуулахгүй байгааг тогтоовол Хэлэлцэн тохиролцогч эхний Тал Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа эдгээр дутагдлууд, наад захын стандартыг хангахад шаардлагатай гэж үзсэн алхмуудын талаар мэдэгдэх бөгөөд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал дутагдлаа засах зохих арга хэмжээ авна. Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал холбогдох хугацаанд буюу ямар ч тохиолдолд арван тав (15) эсхүл өөрөөр тохирсон хугацаанд зохих арга хэмжээг аваагүй нь энэхүү Хэлэлцээрийн 5 дугаар зүйл (Үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрлийг цуцлах эсхүл түдгэлзүүлэх)-ийн 1(h) заалтыг хэрэглэх үндэслэл болно.
3. Чикагогийн Конвенцын 16, 33 дугаар зүйлд заасан үүргийг үл харгалзан Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Тал өөрөө эсхүл агаарын тээвэрлэгчийн нэрийн өмнөөс түрээсийн гэрээгээр, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэр рүү эсхүл нутаг дэвсгэрээс явуулж буй үйлчилгээндээ ашиглаж байгаа аливаа агаарын хөлөг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт байх үед нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч энэ Талын эрх бүхий төлөөлөгчид агаарын хөлөг бүхээгт, агаарын хөлгийн эргэн тойронд, агаарын хөлгийн болон нисгэх багийн бичиг баримт аль аль

нь хүчинтэй эсэх, агаарын хөлгийн тухайн үеийн гадаад байдал, түүний тоног төхөөрөмжийг (энэ зүйлд "газар дээрх шалгалт" гэж нэрлэх.) үзэж шалгаж болно гэж тохиролцсон бөгөөд үзлэг шалгалт нислэгийг саатуулах үндэслэл болохгүй байвал зохино.

4. Газар дээрх нэг эсхүл хэд хэдэн удаагийн ийм хяналт шалгалтын үр дүнд:

(а) Агаарын хөлөг эсхүл түүний үйл ажиллагаа нь тухайн үед Чикагогийн Конвенцын дагуу тогтоосон наад захын стандартад нийцэхгүй байна гэж үзэх ноцтой үндэслэл илэрвэл; эсхүл

(б) Тухайн үед Чикагогийн Конвенцын дагуу тогтоосон аюулгүй ажиллагааны стандартыг идэвхтэй мөрдөхгүй, зохион байгуулахгүй байна гэж үзэх ноцтой үндэслэл илэрвэл,

хяналт шалгалт явуулсан Хэлэлцэн тохиролцогч Тал, Чикагогийн Конвенцын 33 дугаар зүйлийн зорилгод нийцүүлэн тухайн агаарын хөлөг түүнчлэн тухайн агаарын хөлгийн нисэх багт гэрчилгээ, үнэмлэх олгоход, эдгээрийг хүчин төгөлдөр гэж үзэхэд тавигдсан шаардлага эсхүл тухайн агаарын хөлгийг ашиглахад тавигдсан шаардлага нь Чикагогийн Конвенцын дагуу тогтоосон доод захын стандартыг хангаагүй эсхүл стандартаас илүүгүй байна гэсэн дүгнэлтээ чөлөөтэй гаргах эрхтэй.

5. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын агаарын тээвэрлэгчийн ашиглаж буй агаарын хөлөгт энэ зүйлийн (3) дахь заалтын дагуу газар дээрх шалгалт хийх зорилгоор нэвтрүүлэхийг тухайн агаарын тээвэрлэгч татгалзсан тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал энэ зүйлийн (4) дэх заалтад дурдсан ноцтой үндэслэл үүссэн гэж үзэж, дээрх заалтад дурдсан дүгнэлт гаргах эрхтэй.

6. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нэг эсхүл хэд хэдэн удаагийн газар дээрх шалгалтын үр дүн, газар дээрх шалгалт хийлгэхээр нэвтрүүлэхийг зөвшөөрөөгүй, зөвлөлдөөн эсхүл бусад төрлийн харилцаа холбооны дүнд аюулгүй ажиллагааг хангахад чиглэсэн арга хэмжээг нэн даруй авах зайлшгүй шаардлага үүсгэсэн гэж дүгнэвэл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгчид олгосон үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрлийг түдгэлзүүлэх эсхүл өөрчлөх эрхээ хадгалж үлдэнэ.

7. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талаас энэ зүйлийн (2) эсхүл (6) дугаар заалтын дагуу авч хэрэгжүүлсэн аливаа арга хэмжээ нь тухайн арга хэмжээг авах болсон үндэслэл арилснаар дуусгавар болно.

### 13 ДУГААР ЗҮЙЛ

#### Аяллын дугаар хамтран ашиглах

Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч эсхүл тээвэрлэгчид холбогдох хууль тогтоомж болон өрсөлдөөний зохицуулалтын дагуу аливаа агаарын тээвэрлэгч эсхүл тээвэрлэгчидтэй аяллын дугаар хамтран ашиглах зохицуулалтад орж болно.

а) зохицуулалт хамаарах тухайн үйлчилгээний нэгэн хэсгийн нислэг гүйцэтгэгч агаарын тээвэрлэгч нь тухайн нислэг гүйцэтгэх эрхтэй байх;

- b) борлуулсан тасалбар бүрийн хувьд худалдан авагч худалдан авах үедээ үйлчилгээний холбогдох хэсэг тус бүрт ямар агаарын тээвэрлэгч үйлчилгээг үзүүлж буй тухай мэдээлэлтэй байна.

#### **14 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ**

##### **Түрээс**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрээс томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын иргэний нисэхийн удирдах байгууллагуудаас агаарын хөлөг (агаарын хөлөг болон нисгэх баг) ашиглах зөвшөөрөл авсаны үндсэн дээр бусад агаарын тээвэрлэгчид болон аливаа компаниас түрээсэлсэн агаарын хөлгөөр тогтоосон шугамаар тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлж болно.
2. Энэхүү зүйлийн (1) дэх заалтын дагуу түрээсийн нөхцлөөр агаарын хөлөг ашиглахдаа томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудаас олон улсын агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд тавигддаг холбогдох хууль тогтоомж, зохицуулалтын нөхцөлийг хангана.

#### **15 ДУГААР ЗҮЙЛ**

##### **Газрын үйлчилгээ**

Хэлэлцэн тохиролцогч холбогдох Талын нутаг дэвсгэрт хүчин төгөлдөр хууль тогтоомжийн дагуу агаарын тээвэрлэгч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт өөрийн газрын үйлчилгээ (өөртөө үйлчлэх) эрхлэх эсхүл үзэмжээрээ үйлчилгээний өрсөлдөгч байгууллагууд дотроос сонгон газрын үйлчилгээг бүхэлд нь эсхүл зарим үйлчилгээг хэрэгжүүлэх эрхтэй. Хууль тогтоомжууд өөртөө үйлчлэхийг хязгаарласан эсхүл хориглосон, газрын үйлчилгээ үзүүлдэг байгууллагуудын хооронд үр нөлөөтэй өрсөлдөөн байдаггүй тийм газарт томилогдсон агаарын тээвэрлэгч үйлчилгээний байгууллага эсхүл байгууллагуудад алагчлалгүй хандах үндсэн дээр өөртөө үйлчлэх болон газрын үйлчилгээнд оролцох боломж олгохоор гэрээ байгуулна.

#### **16 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ**

##### **Орлого гуйвуулах**

Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгчдэд агаарын тээврийн үйлчилгээ болон агаарын тээвэртэй шууд холбоотой үйл ажиллагааны борлуулалтаас олсон орон нутгийн бүх орлогыг өөрийн сонгосон улсдаа орон нутгийн хэмжээнд төлж байгаа мөнгөнөөс давсан дүнгээр шилжүүлэхийг зөвшөөрнө. Валютыг шуурхай хөрвүүлэх, мөнгөн гуйвуулга нь тухайн орлогыг хөрвүүлэлт, гуйвуулгад өгөх үед мөрдөгдөж байсан захзээлийн ханшаар, хязгаарлалтгүйгээр зөвшөөрөгдөх бөгөөд ийм хөрвүүлэлт, мөнгөн гуйвуулга хийхэд банкны авдаг ердийн хураамжаас бусад хураамж төлөхгүй.



## 17 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Агаарын тээвэрлэгчийг төлөөлөх, үйлчилгээ худалдаа

Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч нь:

- (a) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт нэвтрэх, оршин суух, хөдөлмөр эрхлэхтэй холбоотой хууль тогтоомж, дүрэм журмын дагуу агаарын тээвэрлэгч нь олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэхэд шаардлагатай гэж үзсэн өөрийн удирдах, техникийн болон бусад мэргэжлийн ажилтнуудыг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт ажиллуулж болно.
- (b) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулж буй бусад байгууллага, компани, агаарын тээвэрлэгчдийн боловсон хүчин болон үйлчилгээг ашиглаж болно.
- (c) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт төлөөлөгчийн газар байгуулах; болон
- (d) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ болон дагалдах үйлчилгээний борлуулалт, маркетингийг шууд эсхүл тухайн агаарын тээврийн компаниас томилогдсон төлөөлөгч болон бусад зуучлагчаар дамжуулан хийж болно. Агаарын тээвэрлэгч нь тухайн тээврийн болон дагалдах үйлчилгээг тухайн улсын мөнгөн тэмдэгтээр эсхүл чөлөөтэй хөрвөх бусад валютаар худалдах бөгөөд хэн ч чөлөөтэй худалдан авах боломжтой.

## 18 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Ашиглагчдад ногдуулах хураамж

1. Тал бүр төлбөр ногдуулах эрх бүхий байгууллагууд, хуулийн этгээд нөгөө Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгчдэд ногдуулж болох ашиглалтын хураамж нь шударга, үндэслэлтэй, алагчлаагүй, бусад төрлийн хэрэглэгч нарт тэгш хувааж тооцсон байна. Нөгөө Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгчдэд ногдуулах ашиглалтын ийм хураамж нь хураамж ногдуулах үед өөр бусад агаарын тээврийн компанид ногдуулах хураамжаас дутуугүй тохиромжтой нөхцөлөөр үнэлэн ногдуулсан байна.
2. Хураамж, ногдуулах эрх бүхий байгууллагаас нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгчдэд эрх бүхий байгууллагууд, хуулийн этгээдийн ногдуулсан ашиглалтын хураамж нь тухайлсан нисэх буудал, түүний хүрээлэн буй орчин, агаарын навигаци, нисэхийн аюулгүй байдлын төхөөрөмжүүд болон нисэх буудлын системийн хүрээнд нисэх буудал дээр үзүүлсэн гэхдээ хэтрүүлээгүй үйлчилгээний зардлыг бүрэн хэмжээгээр тусгасан байх ба гэхдээ үүнээс хэтрүүлэхгүй тооцсон байна. Энэхүү хураамжид эд хөрөнгийн үнэлгээнээс эргэн төвлөрөх орлогын зүй зохист өгөөж багтаж болно. Ашиглалтын хураамж ногдуулж буй төхөөрөмж, үйлчилгээ нь үр дүнтэй, эдийн засгийн тооцоон дээр үндэслэсэн байна.
3. Тал бүр нутаг дэвсгэртээ хураамж ногдуулах эрх бүхий байгууллагууд, хуулийн этгээд, тоног төхөөрөмж ашиглаж үйлчлүүлж буй агаарын томилгодсон агаарын тээвэрлэгчид хооронд зөвлөлдөх уулзалт хийхийг дэмжинэ. Тал бүр хураамж ногдуулах эрх бүхий байгууллагууд, хуулийн этгээд, томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид энэ Зүйлийн (1), (2) дахь заалтад тодорхойлсон зарчмын дагуу хураамж үндэслэлтэй эсэх талаар нарийн нягт, ил тод мэдээлэл авахад шаардлагатай байж болох тийм мэдээлэл солилцохыг дэмжинэ.

Тал тус бүр ашиглалтын хураамж ногдуулах эрх бүхий байгууллагуудыг ашиглалтын хураамжид аливаа өөрчлөлт оруулахаасаа өмнө, ашиглагчдад саналаа илэрхийлэх боломж олгох үүднээс өөрчлөлт оруулах тухай үндэслэлтэй мэдэгдлийг урьдчилан өгөхийг дэмжинэ.

4. Энэ Зүйлийн заалтуудын дор дурдсан нөхцлөөс бусад тохиолдолд 22 дугаар Зүйл (Маргаан шийдвэрлэх)-ийн дагуу маргаан шийдвэрлэх явцад аль ч Талыг энэ Зүйлийн заалтыг зөрчсөнд тооцохгүй. Үүнд:

(а) нөгөө Талын гомдлын үндэслэл болсон хураамж эсхүл хураамж ногдуулж буй ажиллагааг зохих хугацаанд нягталж үзээгүй бол;

(б) нягтлан шалгасны дараа энэ Зүйлийн заалтад нийцээгүй аливаа хураамж эсхүл хураамж ногдуулж буй ажиллагааг өөрийн хүч боломжийн хирээр засах бүхий л алхмыг хийгээгүй бол.

## 19 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ

### Олон төрөлт тээвэр

Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн агаарын тээвэрлэгчид Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын эсхүл гуравдагч улсын нутаг дэвсгэрт байрлах аль ч цэгээс болон цэг рүү олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэхтэй холбоотойгоор олон төрөлт тээврийн үйлчилгээг үзүүлж болно. Агаарын тээвэрлэгч нь олон төрөлт тээврийг өөрсдөө хийх эсхүл бусад агаарын тээвэрлэгчтэй байгуулсан аяллын дугаар хуваан ашиглах зэрэг зохицуулалтаар хийлгэхээ сонгож болно. Зорчигч, тээвэрлэгчдэд холбогдох тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгчийн талаар мэдээлсэн тохиолдолд тус олон төрөлт тээвэр нь агаарын болон олон төрөлт тээврийг хослуулсан нэг үнэтэй дамжин өнгөрөх үйлчилгээ байж болно.

## 20 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Хүрээлэн буй орчны хамгаалал

(1) Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нь нисэхийн тогтвортой хөгжлийг дэмжих замаар хүрээлэн буй орчныг хамгаалах хэрэгцээг дэмжинэ.

(2) Хүрээлэн буй орчныг хамгаалах арга хэмжээг тогтоохдоо үл тохирол гарсанаас бусад тохиолдолд ОУИНБ-аас Чикагогийн Конвенцын хавсралтад заасан агаарын тээврийн байгаль орчны стандартыг баримтална.

(3) Энэхүү Хэлэлцээрт заасан ямар ч зүйл нь Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын агаарын тээврийн хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлэх, эсхүл түүнийг арилгахын тулд зохих бүх арга хэмжээг авах эрх бүхий байгууллагын эрхийг хязгаарласан гэж тайлбарлахгүй бөгөөд хууль болон иргэний харьяаллаар ялгахгүйгээр үйлчилнэ.

## 21 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ

### Зөвлөлдөөн

Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нэг нь энэхүү Хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх, тайлбарлах, хэрэглэх эсхүл өөрчлөх эсхүл дагаж мөрдөх талаар зөвлөлдөх хүсэлтийг хэдийд ч гаргаж болно. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол Нисэхийн эрх бүхий байгууллага хоорондын ийм зөвлөлдөх уулзалт нь Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал бичгээр хүсэлт хүлээн авсан өдрөөс хойш 60 хоногийн дотор эхэлнэ.

## 22 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Маргаан шийдвэрлэх

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын хооронд энэхүү хэлэлцээрийг тайлбарлах, мөрдөхтэй холбоотой аливаа маргаан үүсвэл Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд юуны түрүүнд хэлэлцээ хийх замаар шийдвэрлэхийг эрмэлзэнэ.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд маргааныг хэлэлцэн шийдвэрлэж чадахгүй бол Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд харилцан зөвшөөрсөн тийм хүн эсхүл байгууллагад хандаж болох бөгөөд эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын хүсэлтээр уг маргааныг шийдүүлэхээр дараах байдлаар бүрдүүлсэн гурван арбитрчаас бүрдсэн шүүхэд хандана:
  - (a) Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр арбитрын хүсэлтийг хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор нэг арбитрчийг томилно. Шүүхийн даргын үүргийг гүйцэтгэх гуравдагч улсын иргэнийг хоёр дахь арбитрч томилогдсоноос хойш 60 хоногийн дотор хоёр арбитрчийн тохиролцоогоор гурав дахь арбитрчаар томилно;
  - (b) хэрэв дээр дурдсан хугацаанд ямар нэгэн томилгоо хийгдээгүй бол Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нэг нь шаардлагатай томилгоог 30 хоногийн дотор хийхээр Олон улсын шүүхийн Ерөнхийлөгчид хүсэлт гаргаж болно. Хэрэв Ерөнхийлөгч Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нэгнийх нь иргэншилтэй бол Дэд Ерөнхийлөгчөөс томилох хүсэлт гаргана. Дэд Ерөнхийлөгч нь Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нэгнийх нь иргэншилтэй бол Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нэгнийх нь харьяалалгүй олон улсын шүүхийн дараагийн ахлах албан тушаал хаших гишүүнээр томилох хүсэлтийг гаргана.
3. Цаашид энэ зүйлд зааснаас бусад буюу Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын тохиролцооноос бусад тохиолдолд шүүх харьяаллынхаа хязгаарыг тодорхойлж, өөрийн журмыг тогтооно. Шүүхийн заавар, эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нэгнийх нь хүсэлтээр арбитрын шүүх бүрэлдэхүүн бүрэн бүрдүүлснээс хойш 30-аас доошгүй хоногийн дотор арбитрын шүүх хуралдаанд оролцох тодорхой асуудал, баримтлах тодорхой журмыг тодорхойлох бага хурлыг зохион байгуулна.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөрөөр тохиролцоогүй буюу шүүхээр тогтоогоогүй тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр шүүх бүрэлдэхүүн бүрэн байгуулагдсанаас хойш 45 хоногийн дотор санамж бичиг ирүүлнэ. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын санамж бичгийг ирүүлснээс хойш 60 хоногийн дотор хариу илгээж болно. Шүүх хариу авах ёстой

байсан өдрөөс 30 хоногийн дотор Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын хүсэлтээр эсхүл өөрийн үзэмжээр шүүхийн сонсгол явуулна.

5. Шүүхийн сонсгол дууссанаас хойш 30 хоногийн дотор, хэрэв шүүхийн сонсгол хийгдээгүй бол аль аль хариуг илгээсэн өдрөөс хойш 30 хоногийн дотор бичгээр шийдвэр гаргахыг оролдоно. Шийдвэрийг олонхийн саналаар гаргана.
6. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд шийдвэрийг хүлээн авснаас хойш 15 хоногийн дотор түүнийг тодруулах хүсэлт гаргаж болох бөгөөд уг тайлбарыг хүсэлт гаргаснаас хойш 15 хоногийн дотор гаргана.
7. Шүүхийн шийдвэр нь эцсийн байх бөгөөд Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд заавал биелүүлэх үүрэгтэй.
8. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр өөрийн томилогдсон арбитражийн зардлыг хариуцна. Шүүхийн бусад зардлыг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд энэ зүйлийн (2)(b)-д заасан зарчмыг хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан Олон улсын шүүхийн ерөнхийлөгч, дэд ерөнхийлөгч, гишүүнээс гаргасан аливаа зардлыг оролцуулан тэнцүү хуваана.

## 23 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Нэмэлт, өөрчлөлт

1) Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал 21 дүгээр зүйлд (Зөвлөлдөөн) заасны дагуу энэхүү хэлэлцээрт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах талаар зөвлөлдөх хүсэлт гаргаж болно.

(2) Энэхүү Хэлэлцээрт оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг хүчин төгөлдөр болгоход шаардлагатай дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагаа хангасан талаар Хэлэлцэн тохиролцогч талууд харилцан мэдэгдсэн сүүлчийн дипломат нот бичиг хүлээн авсан өдрөөс хүчин төгөлдөр болно. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын тохиролцоогоор ийм нэмэлт, өөрчлөлтийг түр хугацаагаар хэрэглэж болно.

(3) Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын хүлээн зөвшөөрсөн олон талт агаарын тээврийн ерөнхий конвенц хүчин төгөлдөр болсон тохиолдолд уг конвенцын заалтыг дагаж мөрдөнө. Энэхүү Хэлэлцээрийг олон талт Конвенцын заалттай холбогдуулан дуусгавар болгох, хүчингүй болгох, түдгэлзүүлэх, өөрчлөх, нэмэлт оруулах асуудлыг тодорхойлох зорилгоор аливаа хэлэлцүүлгийг энэхүү Хэлэлцээрийн 21 дүгээр зүйлд (Зөвлөлдөөн) заасны дагуу явуулна.

## 24 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад бүртгүүлэх

Энэхүү Хэлэлцээр, түүнд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтийг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ОУИНБ)-д бүртгүүлэхээр мэдэгдэнэ.

## 25 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Хэлэлцээрийг цуцлах

1. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал энэхүү Хэлэлцээрийг цуцлах тухай мэдэгдлээ Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа бичгээр хэдийд ч өгч болно. Ийм мэдэгдлийг ОУИНБ-д нэгэн зэрэг мэдэгдэнэ.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал Хэлэлцээр цуцлах хугацаа дуусгавар болохоос өмнө харилцан хэлэлцсэний дагуу мэдэгдлээ эргүүлэн татсанаас бусад тохиолдолд энэхүү Хэлэлцээрийг цуцлах тухай бичгээр мэдэгдэл авсан өдрөөс хойш нэг жилийн хугацаа дуусгавар болохын өмнөх өдрийн шөнө дунд (мэдэгдэл хүлээн авсан тухайн газар) энэхүү Хэлэлцээр цуцлагдана.

## 26 ДУГААР ЗҮЙЛ

### Хүчин төгөлдөр болох

1. Энэхүү хэлэлцээр нь түүнийг хүчин төгөлдөр болгоход шаардлагатай дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагаа хангасан талаар Хэлэлцэн тохиролцогч талууд дипломат ноот бичгээр харилцан мэдэгдсэн сүүлчийн мэдэгдлийг хүлээн авсан өдрөөс хүчин төгөлдөр болно.
2. 2000 оны 3 дугаар сарын 1-ний өдөр Лондон хотноо байгуулсан Монгол Улсын Засгийн газар, Их Британи, Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улсын Засгийн газар хооронд байгуулсан Агаарын харилцааны тухай хэлэлцээр нь энэхүү хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дуусгавар болно.

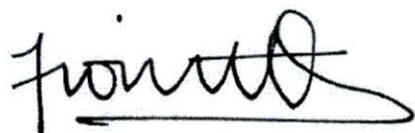
Энэхүү Хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болохыг гэрчилж, тус тусын засгийн газраас зохих ёсоор эрх олгогдсон эрх бүхий этгээдүүд энэхүү Хэлэлцээрт гарын үсэг зурж, баталгаажуулав.

Энэхүү Хэлэлцээрийг *Улаанбаатар* хотноо *2024* оны *01* сарын *23* өдөр монгол, англи хэлээр тус бүр хоёр хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэр тус бүр адил хүчинтэй байна. Хэлэлцээрийг тайлбарлахад ямар нэгэн зөрүү гарвал англи хэлээрх эхийг баримтална.

МОНГОЛ УЛСЫН  
ЗАСГИЙН ГАЗРЫГ ТӨЛӨӨЛЖ



ИХ БРИТАНИ, УМАРД ИРЛАНДЫН  
НЭГДСЭН ХААНТ УЛСЫН ЗАСГИЙН  
ГАЗРЫГ ТӨЛӨӨЛЖ



## ХАВСРАЛТ

### МАРШРУТЫН ХУВААРЬ

#### I Хэсэг

Монгол Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгч эсхүл агаарын тээвэрлэгчдийн ашиглах маршрутууд:

Монгол Улс дахь цэг - Завсрын цэгүүд – Их Британи Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улс дахь цэгүүд – Хилийн чанад дахь цэгүүд

#### ТЭМДЭГЛЭЛ:

1. Монгол Улсаас эхлэлтэй эсхүл Монгол Улсад төгсөж байгаа нислэгийн үйлчилгээнд Завсрын эсхүл чанад дахь цэгүүдийг алагсаж болно.
2. Тээврийг (бүх төрлийн стоп-овер тээвэрлэлтийг оролцуулсан тээвэр) Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нисэхийн удирдах байгууллагууд шаардлагатай үед харилцан тохирох зохицуулалтын дагуу дундын цэгээс авч Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр буулгах эсхүл Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс авч чанад орших цэгт буулгах эсхүл мөн адил чиглэлд буцаж үйлдэж болно.

#### II Хэсэг

Их Британи Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгч эсхүл агаарын тээвэрлэгчдийн ашиглах маршрутууд:

Их Британи Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улс дахь цэгүүд - Завсрын цэгүүд – Монгол Улс дахь цэгүүд – Хилийн чанад дахь цэгүүд

#### ТЭМДЭГЛЭЛ:

1. Их Британи Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улсаас эхлэлтэй эсхүл Их Британи Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улсад төгсөж байгаа нислэгийн үйлчилгээнд Завсрын эсхүл чанад дахь цэгүүдийг алагсаж болно.
2. Тээврийг (бүх төрлийн стоп-овер тээвэрлэлтийг оролцуулсан тээвэр) Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нисэхийн удирдах байгууллагууд шаардлагатай үед харилцан тохирох зохицуулалтын дагуу дундын цэгээс авч Их Британи Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улсын нутаг дэвсгэр дээр буулгах эсхүл Их Британи Умард Ирландын Нэгдсэн Хаант Улсын нутаг дэвсгэрээс авч чанад орших цэгт буулгах эсхүл мөн адил чиглэлд буцаж үйлдэж болно.



**AGREEMENT BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF MONGOLIA  
AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
CONCERNING AIR SERVICES**

The Government of Mongolia ("Mongolia") and The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the United Kingdom") hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**

**Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires the term:

- (a) "aeronautical authority" means in the case of Mongolia, the Ministry of Road and Transport Development or the Civil Aviation Authority of Mongolia, in both cases, any person or body who may be designated to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions, and in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport or the Civil Aviation Authority or both, or the equivalent authorities for a territory for whose international relations the United Kingdom is responsible,

as the case may be; and, for the purpose of Article 9 (Prices) of this Agreement, the Civil Aviation Authority;

(b) "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(c) "the agreed services" and "the specified routes" have the meaning given to those terms in Article 3(2) (Grant of Rights) of this Agreement;

(d) "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

(e) "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(f) "designated airline" means an airline which has been designated in accordance with Article 4 (Designation and Authorisation) of this Agreement;

(g) "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(h) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;

(i) "price" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and conditions for the carriage of mail;

(j) "slot" means the permission given to an airline to use the full range of airport infrastructure necessary to operate an air service at an airport on a specific date and time for the purpose of landing or take-off;

(k) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(l) "user charges" means a charge made to airlines by the competent charging authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

## ARTICLE 2

### Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.



### ARTICLE 3

#### Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
- (a) the right to fly across its territory without landing;
  - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
- (4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

### ARTICLE 4

#### Designation and Authorisation

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designation shall be transmitted to the other Contracting Party in writing.
- (2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorisations and permissions without delay, provided:
- (a) in the case of an airline designated by Mongolia:
    - (i) it is established in the territory of Mongolia and is licensed in accordance with the applicable law of Mongolia; and

- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Mongolia; and
    - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Mongolia and/or nationals of Mongolia; and
  - (b) in the case of an airline designated by the United Kingdom:
    - (i) it is incorporated and has its principal place of business in the territory of the United Kingdom; and
    - (ii) it holds a current Air Operator's Certificate issued by an aeronautical authority of the United Kingdom, and that authority exercises and maintains effective regulatory control of the airline; and
  - (c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.
- (3) When an airline has been so designated it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

## ARTICLE 5

### Revocation or Suspension of Operating Authorisations

- (1) Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline of the other Contracting Party:
- (a) where, in the case of an airline designated by Mongolia:
    - (i) it is not established in the territory of Mongolia or does not have a valid operating licence in accordance with the applicable law of Mongolia; or
    - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Mongolia; or
    - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Mongolia and/or by nationals of Mongolia;
  - (b) where, in the case of an airline designated by the United Kingdom:
    - (i) it is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of the United Kingdom; or
    - (ii) it does not hold a current Air Operator's Certificate issued by an aeronautical authority of the United Kingdom, or that authority does not exercise or maintain effective regulatory control of the airline; or

(c) if the airline fails to comply with the laws or regulations referred to in Article 6 (Compliance with Laws and Regulations) of this Agreement, or the laws normally and reasonably applied to the operation of international air services by the Contracting Party granting those rights; or

(d) if the airline fails to comply with the provisions of Article 7 (Fair Competition) of this Agreement (and consultations under paragraph (9) of that Article have not achieved a satisfactory resolution); or

(e) in accordance with paragraph 14 of Article 11 (Aviation Security) of this Agreement; or

(f) if the airline or the other Contracting Party otherwise fails to comply with any provision of Article 11 (Aviation Security) of this Agreement; or

(g) if a Contracting Party determines that wider security concerns justify such action; or

(h) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 12 (Safety) of this Agreement; or

(i) in accordance with paragraph (6) of Article 12 (Safety) of this Agreement; or

(j) if it determines that such action is necessary in order to prevent, protect against or control the spread of disease, or otherwise protect public health; or

(k) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(3) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify in writing the other Contracting Party as soon as possible of the reasons for the revocation, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission.

(4) In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.

## ARTICLE 6

### Compliance with Laws and Regulations

(1) While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations relating to the admission to, operation within, and departure from its territory of aircraft engaged in international air services shall be complied with by the airlines of the other Contracting Party.

(2) While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo, and/or mail on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, baggage, cargo, and mail of the air carriers of the other Contracting Party.

## ARTICLE 7

### Fair Competition

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

(3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article.

(5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

(6) Neither Contracting Party shall provide or permit State subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air services.

(7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the State or by a public or private body designated or controlled by the State. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

(8) Where a Contracting Party provides State subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

(9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air services, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

## ARTICLE 8

### Take-off and Landing Slots

Each Contracting Party shall ensure that its regulations, guidelines and procedures for the allocation of slots at the airports in its territory are applied in a transparent, effective, non-discriminatory and timely manner.

## ARTICLE 9

### Prices

(1) Each Contracting Party shall allow prices for international air services to be established freely by each designated airline on the basis of fair competition. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the prices they charge or propose to charge for services under this Agreement.

(2) The Contracting Parties shall not require prices to be filed with or notified to aeronautical authorities.

## ARTICLE 10

### Duties, Taxes and Fees

(1) The Contracting Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

(a) aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party; and

(b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

(i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;

(ii) passenger handling equipment and component parts;

- (iii) cargo-loading equipment and component parts;
- (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
- (v) instructional material and training aids;
- (vi) airline and operators' documents; and

(c) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
- (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
- (iii) spare parts including engines; and

(d) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:

- (i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;
- (ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
- (iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;
- (iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in the case of sub-paragraphs (b)-(d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise duties and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

## ARTICLE 11

### Aviation Security

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.
- (2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (4) Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party which is subjected to an act of unlawful interference, and which lands in its territory, is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.
- (5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly, each Contracting Party shall, on request, provide the other Contracting Party notification of any difference between its national laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Each Contracting Party may at any time request consultations, to be held without delay, with the other Contracting Party to discuss those differences.
- (6) Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (5) of this Article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of the other Contracting Party, airlines shall be required to

observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate security measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading; and that security measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation where appropriate. Each Contracting Party agrees that security provisions required by the other Contracting Party for departure from and while within the territory of that other Contracting Party must be observed.

(7) Each Contracting Party shall, if requesting additional security measures for a specified flight(s), ensure appropriate consultation and give consideration to alternative measures of the other Contracting Party that are equivalent to those requested. Each Contracting Party shall ensure that requests from the other Contracting Party for additional security measures in respect of a specified flight(s) from the territory of the other Contracting Party are met, as far as may be practicable.

(8) Each Contracting Party shall make available, as appropriate, and consistent with its sovereignty, the results of audits carried out by ICAO and the corrective actions taken by that Contracting Party, subject to the mutual agreement of appropriate arrangements for the secure transfer, use, storage and disposal of such information.

(9) Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures in respect of flights destined for the territory of the Contracting Party making the request.

(10) With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views that the other Contracting Party may offer. Each Contracting Party recognises, however, that nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to refuse entry into its territory for any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

(11) A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.

(12) Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air services and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

(13) Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to requests from the other Contracting Party to allow the travel of armed personnel, including in-flight security officers ("IFSOs") on flights governed by this Agreement. The deployment of IFSOs by either Contracting Party shall only take place where written agreement has been obtained, in advance, from the other Contracting Party, that such deployment be permitted.



(14) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party.

(15) When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article or as mutually agreed by both Contracting Parties.

## ARTICLE 12

### Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph 1(h) of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 and Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the designated representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

- (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

## ARTICLE 13

### Codeshare

Any designated airline or airlines may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing arrangements with any other airline or airlines, provided that:

- (a) each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight; and
- (b) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

## ARTICLE 14

### Leasing

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authority of both Contracting Parties.

(2) In order to use aircraft on a lease basis in accordance with paragraph (1) of this Article, the designated airlines shall also be required to meet the conditions prescribed under

the law and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Parties.

#### **ARTICLE 15**

##### **Ground Handling**

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

#### **ARTICLE 16**

##### **Transfer of Earnings**

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted, on demand, to convert and remit all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed to the country of their choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the commercial rate of exchange prevailing at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

#### **ARTICLE 17**

##### **Airline Representation and Sales**

A designated airline may:

- (a) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of international air services;
- (b) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- (c) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and
- (d) engage in the sale and marketing of international air services and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

## ARTICLE 18

### User Charges

(1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

(3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and that the competent charging authorities or bodies and the airlines exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent charging authorities provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

(4) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 22 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or
- (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## ARTICLE 19

### Intermodal Transport

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with international air services, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

## ARTICLE 20

### Environmental Protection

- (1) The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.
- (2) When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by ICAO in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.
- (3) Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Contracting Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air services, provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

## ARTICLE 21

### Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

## ARTICLE 22

### Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
  - (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
  - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of

one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be final and binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

## ARTICLE 23

### Amendment

(1) Either Contracting Party may request consultations on amendment of this Agreement in accordance with Article 21 (Consultation).

(2) An amendment of this Agreement shall enter into force on the date of the latter note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties notifying each other of the completion of their respective internal requirements. Such an amendment may be provisionally applied, upon agreement of the Contracting Parties.

(3) In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, suspended, amended, or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 21 (Consultation) of this Agreement.

**ARTICLE 24**

**Registration with ICAO**

This Agreement and any amendment to it shall be communicated to ICAO for registration.

**ARTICLE 25**

**Termination**

(1) Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO.

(2) This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of written notice of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.

**ARTICLE 26**

**Entry into Force**

(1) This Agreement shall enter into force on the date of the latter note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties notifying each other of the completion of their respective internal requirements.

(2) The Agreement between the Government of Mongolia and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning Air Services signed in London on 1 March 2000 shall terminate from the date of entry into force of this Agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly designated by their respective Governments, have signed this Agreement.

*Ulaanbaatar Jan 23 2024*

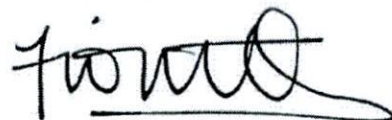
Done in duplicate at [...] this [...] day of [...]

[in the Mongolian and the English languages, both texts being equally authentic. In the case of a divergence of interpretation, the English text shall prevail].

For the Government of Mongolia:



For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:



## **ANNEX**

### **ROUTE SCHEDULE**

#### **Section 1**

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the territory of the United Kingdom – Intermediate Points – Points in the territory of Mongolia – Points Beyond

#### **NOTES:**

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of the United Kingdom.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Mongolia or may be picked up in the territory of Mongolia to be set down at a point beyond, and vice versa, subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

#### **Section 2**

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Mongolia:

Points in the territory of Mongolia – Intermediate Points – Points in the territory of the United Kingdom – Points Beyond

#### **NOTES:**

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Mongolia.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or may be picked up in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.