

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХУРАЛДААНЫ
ТЭМДЭГЛЭЛЭЭС

Монгол Улсын Засгийн газрын 2024 оны . . . сарын . . . - ны өдрийн хуралдааны
. . . дугаар тэмдэглэлд:

“ХЭЛЭЛЦСЭН нь: “Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар,
Туркменистан Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-
ийн төслийн тухай

ШИЙДВЭРЛЭСЭН нь:

“Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Туркменистан Улсын
Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийн төслийг хэлэлцэн дэмжээд, уг хэлэлцээрт
гарын үсэг зурах эрхийг Зам, тээврийн сайд Б.Дэлгэрсайханд олгох тухай Ерөнхий
сайдын захирамжийг ажлын шугамаар гаргахаар тогтов” гэжээ.

ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗАР

МОНГОЛ УЛСЫН
ЕРӨНХИЙ САЙДЫН ЗАХИРАМЖ

2024 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

Дугаар ...

Гарын үсэг зурах эрх олгох тухай

"Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Туркменистан Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр"-т гарын үсэг зурах эрхийг Зам, тээврийн сайд Б.Дэлгэрсайханд олгосугай.

ГАРЫН ҮСЭГ

ТАНИЛЦУУЛГА

“Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар,
Туркменистан Улсын Улсын Засгийн газар
хоорондын хэлэлцээр”-ийн төслийн тухай

Монгол Улсын Засгийн газрын хэрэгжүүлж буй урт болон дунд хугацааны хөгжлийн бодлогын зорилго, зорилтыг хэрэгжүүлэх, Засгийн газраас 2023-2025 оныг “Монголд зочлох жил” болгон зарласантай холбогдуулан Зам, тээврийн яамны зүгээс агаарын тээврийн либералчлалыг дэмжиж агаарын харилцааг өргөжүүлэх, аялал жуулчлалыг нэмэгдүүлэх, нислэгийн чиглэл, тоо, давтамжийг эрчимтэй нэмэгдүүлэх зорилт тавин ажиллаж байна.

Энэ хүрээнд агаарын тээврийн зах зээлийг Дундад Азийн бүс нутаг руу өргөжүүлэх зорилгоор Туркменистан Улсын Засгийн газартай агаарын харилцааны тухай хэлэлцээр байгуулах яриа хэлэлцээг эхлүүлж, хэлэлцээрийн төслийг туркменистаны талтай эцэслэн тохирсон болно.

“Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Туркменистан Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийн төсөл нь 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 үйлдсэн төсөл юм.

Хэлэлцээрийн төсөл нь нийт 26 зүйлтэй бөгөөд тээвэрлэлтийн эрх олгох, томилгоо, үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл, зөвшөөрлийг цуцлах, түдгэлзүүлэх, хууль тогтоомжийг хэрэглэх, шууд дамжин өнгөрөх нислэг, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдал, ашиглагчдад ногдуулах хураамж, гаалийн татвар болон бусад хураамжаас чөлөөлөх болон багтаамжийн зохицуулалт зэргийг тодорхойлсон. Мөн тариф, орлого гуйвуулах, арилжааны үйл ажиллагаа, аяллын дугаар хамтран ашиглах зохицуулалт, статистик мэдээлэл, зөвлөгөөн, маргаан шийдвэрлэх, нэмэлт өөрчлөлт зэрэг зарчмын зохицуулалтуудыг тусгасан.

Энэхүү хэлэлцээрийг байгуулснаар хоёр улс хооронд шууд нислэг үйлдэх эрх зүйн зохицуулалт бүрдэж, олон улсын тээвэр, логистикийн сүлжээнд холбогдож нислэгийн сүлжээг өргөжүүлэх, зорчигч урсгалыг нэмэгдүүлэх, аялал жуулчлалыг дэмжих, түүнчлэн Монгол, Туркменистан хоёр улсын харилцаа, худалдаа-эдийн засаг, хамтын ажиллагааг хөгжүүлэхэд чухал ач холбогдолтой юм.

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ

АГААРЫН ХАРИЛЦААНЫ ТУХАЙ
МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР
БОЛОН
ТУРКМЕНИСТАН УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР
ХООРОНДЫН ХЭЛЭЛЦЭЭР

Монгол Улсын Засгийн газар, Туркменистан Улсын Засгийн газар нь, (цаашид “Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд” гэх)

Чикаго хотноо 1944 оны 12 дугаар сарын 07-ны өдөр гарын үсэг зурж нээлттэй болсон Олон улсын иргэний нисэхийн Конвенцод нэгдэн орсон Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд болохын хувьд,

Агаарын тээврийн компаниудын хоорондын зах зээлийн өрсөлдөөнд суурилсан олон улсын нисэхийн системийг хөгжүүлэхийг эрмэлзэн;

Олон улсын агаарын тээврийн хөгжил дэвшилд хувь нэмрээ оруулахыг эрмэлзэн;

Худалдааг өргөжүүлэх, хэрэглэгчдийн сэтгэл ханамж, эдийн засгийн өсөлтөд хувь нэмэр оруулах олон улсын агаарын тээврийн үр ашигтай, өрсөлдөх чадвартай арилжааны үйл ажиллагааг хүлээн зөвшөөрч;

Агаарын тээвэрлэгчдэд олон төрлийн үйлчилгээний сонголтыг нийт зорчигчдод санал болгох боломжийг олгох, мөн агаарын тээвэрлэгчдийг шинэлэг, өрсөлдөх чадвартай үнийн бодлогыг боловсруулах, хэрэгжүүлэхийг дэмжихийг хүсэж; мөн

Олон улсын агаарын тээврийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг дээд зэргээр хангахыг хүсэж, агаарын хөлгийн аюулгүй байдалд заналхийлж буй үйлдэл, заналхийлэл нь хүмүүс болон эд хөрөнгийн аюулгүй байдалд аюул учруулж, агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж, Иргэний Нисэхийн аюулгүй байдалд итгэх олон нийтийн итгэлийг сулруулдагт гүнээ санаа зовниж байгаагаа дахин нотолж;

Дараах зүйлсийг хэлэлцэн тохиролцов:

ГАРЧИГ

Хэлэлцээрийн оршил

1 дүгээр зүйл	Тодорхойлолт
2 дугаар зүйл	Конвенцыг дагаж мөрдөх
3 дугаар зүйл	Тээвэрлэлтийн эрх олгох
4 дүгээр зүйл	Томилгоо, үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл
5 дугаар зүйл	Үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрлийг цуцлах, түдгэлзүүлэх, хязгаарлах
6 дугаар зүйл	Гаалийн татвар болон бусад хураамжаас чөлөөлөх
7 дугаар зүйл	Тариф
8 дугаар зүйл	Эрх хэрэгжүүлэх
9 дүгээр зүйл	Хууль тогтоомжийг хэрэглэх
10 дугаар зүйл	Үнэмлэх, гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх
11 дүгээр зүйл	Даатгал
12 дугаар зүйл	Шударга өрсөлдөөн
13 дугаар зүйл	Нисэхийн аюулгүй ажиллагаа
14 дүгээр зүйл	Нисэхийн аюулгүй байдал
15 дугаар зүйл	Аяллын дугаар хуваан ашиглах
16 дугаар зүйл	Арилжааны үйл ажиллагаа
17 дугаар зүйл	Цагийн хуваарь
18 дугаар зүйл	Статистик мэдээллээр хангах
19 дүгээр зүйл	Олон талт хэлэлцээрүүдтэй нийцүүлэх
20 дугаар зүйл	Ашиглалтын хураамж
21 дүгээр зүйл	Байгаль орчныг хамгаалах
22 дугаар зүйл	Зөвлөлдөөн болон нэмэлт өөрчлөлт
23 дугаар зүйл	Маргаан шийдвэрлэх
24 дүгээр зүйл	Хэлэлцээр цуцлах
25 дугаар зүйл	Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад бүртгүүлэх
26 дугаар зүйл	Хүчин төгөлдөр болох

ХАВСРАЛТ

1 дүгээр зүйл ТОДОРХОЙЛОЛТ

Энэхүү хэлэлцээрийн зорилгод нийцүүлэн, агуулгын хувьд өөрөөр заагаагүй бол:

(а) “Конвенц” гэж 1944 оны 12 дугаар сарын 07-ны өдөр Чикаго хотноо байгуулсан Олон улсын иргэний нисэхийн Конвенц, энэхүү Конвенцын (90) дүгээр зүйлийн дагуу батлагдсан аливаа Хавсралт болон Конвенцын (90) болон (94) дүгээр зүйлийн дагуу Конвенцод нэмэлт өөрчлөлт оруулсан Хавсралт болон Конвенц, тэдгээрийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд баталсан эсхүл соёрхон баталсан нэмэлт өөрчлөлтийг хэлнэ;

(б) “нисэхийн удирдах байгууллага” гэж Туркменистан Улсын Засгийн газрын хувьд Туркменистаны Сайд нарын танхимын дэргэдэх Тээвэр, харилцаа холбооны агентлагийн Туркменховаеллары агентлаг, Монгол Улсын Засгийн газрын хувьд Зам, тээврийн яам, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар эсхүл аль ч тохиолдолд энд дурдсан эрх бүхий байгууллагуудын хэрэгжүүлж буй чиг үүргийг гүйцэтгэх эрх хуулиар олгогдсон аливаа удирдах байгууллага эсхүл хүнийг хэлнэ;

(в) “тохиролцсон үйлчилгээ” гэж зорчигч, тээш, шууданг энэхүү Хэлэлцээрийн хавсралтад тусгасан маршрутаар тээвэрлэх олон улсын хуваарьт агаарын тээврийн үйлчилгээг хэлнэ;

(г) “томилогдсон агаарын тээвэрлэгч” гэж энэхүү Хэлэлцээрийн (4) дүгээр зүйлд нийцүүлэн томилогдсон болон тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлэх эрх авсан агаарын тээвэрлэгчийг хэлнэ;

(д) “тодорхой маршрут” гэдэг нь энэхүү Гэрээний хавсралтад заасан маршрутыг хэлнэ;

(е) “багтаамж” гэдэг нь агаарын хөлгийн хувьд маршрутын дагуу тухайн агаарын хөлгийн боломжит ачаалаллыг мөн “тохиролцсон үйлчилгээ”-ийн хувьд ийм үйлчилгээнд ашиглаж буй агаарын хөлгийн тээвэрлэх боломжит багтаамжийг тухайн маршрутад эсхүл маршрутын хэсэгт энэ агаарын хөлгийн үйлдсэн нислэгийн давтамжаар үржүүлсэн тоог хэлнэ;

(ё) “нутаг дэвсгэр” гэж Улсын хувьд Конвенцын (2) дугаар зүйлд заасан утгыг илэрхийлнэ. Мөн “агаарын тээврийн үйлчилгээ”, “олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ”, “агаарын тээвэрлэгч” болон “арилжааны бус зорилготой буулт” гэсэн тодорхойлолтууд нь Конвенцын (96) дугаар зүйлд заасан утгыг хэлнэ;

(з) “Тариф” гэж шуудан тээвэрлэхэд тогтоосон төлбөр болон нөхцөлөөс бусад зорчигч, тээш, болон ачаа тээвэрлэхэд төлөх болон эдгээр үнэ, хураамжийг хэрэглэх нөхцөлүүд, тээвэрлэлт хийхэд агентын үзүүлсэн үйлчилгээний төлбөр, агаарын тээвэрлэгчийн ийм тээвэрлэлтэд үзүүлсэн нэмэлт үйлчилгээний нөхцөлүүд;

(ж) “Хавсралт” гэдэг нь энэхүү Хэлэлцээрийн Хавсралтыг, түүний нэмэлт өөрчлөлтүүдтэй нь хамт хэлнэ. Хавсралт нь Хэлэлцээрийн салшгүй хэсэг бөгөөд

өөрөөр заагаагүй тохиолдолд Хэлэлцээрийн бүх эшлэл хавсралтад хамаарах болно.

(и) “Газрын үйлчилгээний төхөөрөмж” гэдэг нь “агаарын хөлгийн агуулах ба нөөц сэлбэг” гэсэн нэр томъёо нь Конвенцын 9-р хавсралтад заасан утгыг илэрхийлнэ.

2 дугаар зүйл КОНВЕНЦЫГ ДАГАЖ МӨРДӨХ

Энэхүү Хэлэлцээрийн заалтууд нь олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээнд хамаарах Чикагогийн Конвенцын заалтуудад хамаарна.

3 дугаар зүйл ТЭЭВЭРЛЭЛТИЙН ЭРХ ОЛГОХ

1) Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа хавсралтын Маршрутын хуваариар тогтоосон маршрутад олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх эрх олгоно.

2) Энэхүү Хэлэлцээрийн заалтын дагуу Хэлэлцэн тохиролцогч Тал тус бүрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгч эсхүл агаарын тээвэрлэгчид тогтоосон маршрутаар тохиролцсон үйлчилгээг ашиглахын зэрэгцээ дараах эрхийг эдэлнэ:

а) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт нь буулгүйгээр шууд дамжин нисэж өнгөрөх,

б) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт нь арилжааны бус зорилготой буулт хийх,

в) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт олон улсын тээвэр (зорчигч, ачаа тээш, шуудан) хослуулан эсвэл тусад нь авах, буулгах зорилгоор энэхүү гэрээний хавсралтад заасан маршрутын цэгүүдэд зогсолт хийх эрх.

3) Энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт зорчигч, ачаа, шууданг хөлсөөр эсхүл арилжааны зорилгоор тохирсон нэг цэгээс Хэлэлцэн тохиролцогч Талын 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 томилогдсон 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 бүрийн нисэхийн удирдах байгууллага тохиролцсон үйлчилгээ явуулах зорилгоор нэг буюу хэд хэдэн агаарын

тээвэрлэгчийг томилох, тухайн аль нэг агаарын тээвэрлэгчийн нэрийг буцаах, өөрчлөх, эсвэл өмнө нь томилогдсон өөр агаарын тээвэрлэгчийг солих эрхтэй. Ийм тэмдэглэгээ, түүнд оруулсан өөрчлөлтийг тухайн агаарын тээвэрлэгчийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нисэхийн удирдах байгууллага бичгээр үйлдэж, дипломат шугамаар илгээнэ.

2. Томилогдсон агаарын тээврийн агаарын тээвэрлэгчийг томилох, солих, өөрчлөх тухай мэдэгдэл, өргөдлийн маягт дээр тогтоосон хэлбэр, журмаар хүлээн авмагц Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг боломжит хамгийн бага хугацаанд, хойшлуулалгүй олгоно. Үүнд:

а) Агаарын тээвэрлэгчийг томилогч Тал эсхүл тухайн улсын харьяат этгээд эсхүл хоёулаа тухайн байгууллагын ихэнх хувийг өмчилдөг, түүнд үр дүнтэй хяналт тавих эрхтэй;

б) Томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид өргөдөл, хүсэлтийг хэлэлцэн тохиролцогч Талаас олон улсын агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд ихэвчлэн мөрддөг хууль тогтоомжийн дагуу тогтоосон нөхцөлийг хангах чадвартай; болон

в) Агаарын тээвэрлэгчийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч Тал энэхүү Хэлэлцээрийн 13 дугаар зүйл (Нисэхийн аюулгүй ажиллагаа) болон 14 дүгээр зүйлд (Нисэхийн аюулгүй байдал) заасан стандартуудыг дагаж мөрдөж байх.

3. Агаарын тээвэрлэгчийг ийнхүү томилж, зөвшөөрөл авсан тохиолдолд энэ Хэлэлцээрийн 17 дугаар зүйлд (Цагийн хуваарь) заасны дагуу цагийн хуваарь тогтоосон тохиолдолд бүхэлд нь буюу хэсэгчлэн нислэг үйлдэж эхлэх боломжтой.

5 дугаар зүйл

ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА ЯВУУЛАХ ЗӨВШӨӨРЛИЙГ ЦУЦЛАХ, ТҮДГЭЛЗҮҮЛЭХ, ХЯЗГААРЛАХ

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид олгосон үйл ажиллагааны зөвшөөрлийг дараах тохиолдолд хүчингүй болгож, цуцалж, хязгаарлаж болно. Үүнд:

а) Тухайн агаарын тээвэрлэгчийн ихэнх хувийг өмчлөх, түүнд үр дүнтэй хяналт тавих нь тухайн агаарын тээвэрлэгчийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч Тал буюу түүний иргэдэд эсвэл хоёуланд нь үл хамаарах; эсвэл үндсэн зарчмын үйл ажиллагаа эрхлэх газар нь тухайн Талын нутаг дэвсгэрт байрладаггүй байх;

б) Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч нь энэхүү Хэлэлцээрийн 9 дүгээр зүйлд заасан хууль, дүрэм журмыг мөрдөөгүй байх;

в) Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал нь энэхүү гэрээний 13 дугаар зүйл (Нисэхийн ажиллагаа) болон 14 дүгээр зүйлд (Нисэхийн аюулгүй байдал) заасан стандартыг дагаж мөрдөөгүй, хэрэгжүүлээгүй байх.

2. Энэ зүйлийн 1b заалтыг зөрчихөөс урьдчилан сэргийлэхийн тулд нэн даруй арга хэмжээ авах шаардлагагүй бол энэ зүйлд заасан эрхүүдийг нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Талын агаарын тээврийн байгууллагатай зөвшилцсөний дараа, Хэлэлцээрийн 22-р зүйлд (Зөвлөгөөн болон нэмэлт өөрчлөлт) заасны дагуу нисэхийн удирдах байгууллагуудын хооронд зөвлөлдсөний дараа хэрэгжүүлнэ.

3. Энэхүү зүйлийн 1 болон 2 дугаар заалтыг үл харгалзан, тус бүрийн Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд онцгой нөхцөл байдал, онцгой үе эсвэл олон нийтийн аюулгүй байдлын үүднээс өөрийн нутаг дэвсгэр дээгүүр нисэх болон/эсвэл нисэх буудлууд дээр газардах эрхийг түр хугацаагаар хязгаарлах эрхтэй.

6 дугаар зүйл ГААЛИЙН ТАТВАР БОЛОН БУСАД ХУРААМЖААС ЧӨЛӨӨЛӨХ

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нэг Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн Олон улсын агаарын тээврийн нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг болон агаарын хөлгийн үйлчилгээ хийхэд зориулсан байнгын тоног төхөөрөмж, сэлбэг, шатахуун болон тослох материал агаарын хөлгийн нөөц болон нислэгийн хугацаанд зорчигчдын хоол хүнс, уух зүйл болон тамхи Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт нисэн ирэхэд байсан, нисэн явтал агаарын хөлгийн бүхээгт хадгалагдаж байсан нөхцөлд бүх гаалийн татвар, хяналт бүх төрлийн гаалийн татвар, хураамжаас чөлөөлнө.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нутаг дэвсгэрт, эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн өмнөөс нэвтрүүлсэн, эсхүл тус томилогдсон агаарын хөлгийн бүхээгт шатахуун, тосолгооны материал, сэлбэг хэрэгсэл, байнгын тоног төхөөрөмж, агаарын хөлгийн хангамж болон зөвхөн олон улсын агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд ашиглах зориулалттай эдгээр эд материал хангамжийн зүйл мөн түүнчлэн Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөхөд аяллын үед ашиглах хангамжийг Хэлэлцэн тохиролцогч эхний Талын нутаг дэвсгэрт ногдуулсан гаалийн болон хяналт шалгалтын хураамж татвар, шимтгэлээс чөлөөлөгдөнө. Дээр дурдсан материалыг гаалийн хяналтад байлгахыг шаардаж болно.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн агаарын хөлгийн бүхээгт ердийн журмаар байх бүхээгийн байнгын тоноглол, хөлгийн бүхээг дэх эд материал, хангамжийн зүйл, шатахуун ба тослох материалын бүхээгийн нөөцийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт зөвхөн энэ нутаг дэвсгэрийн гаалийн байгууллагын зөвшөөрлөөр хөлгийн бүхээгээс буулгаж болох бөгөөд эдгээр зүйлсийг гаалийн дүрэм журмын дагуу буцааж экспортлох, эсхүл өөр замаар ашиглаж дуусгах, устгах тэр цагийг хүртэл дурдсан эрх баригчдын хяналтын дор хадгална.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын нутаг дэвсгэр дээгүүр шууд дамжин өнгөрч буй зорчигчид, тээш болон ачаа нь тухайн зориулалтын нисэх буудлын бүсээс гарахгүй тохиолдолд зөвхөн хуулиар тогтоосон хяналтад хамрагдана. Шууд дамжин өнгөрч буй тээш болон ачаа нь гаалийн татвар болон ижил төстэй бусад татвараас чөлөөлөгдөнө.
5. Агаарын тээвэрлэгчийн бэлгэ тэмдэг бүхий албан баримт бичиг нь харилцан нөхцөлтэйгөөр бүх төрлийн гаалийн татвар болон/эсвэл татвараас чөлөөлөгдөнө. Ийм баримт бичигт тээшний шошго, онгоцны тийз, ачааны тээврийн баримт, суудлын карт, хуваарь, албан тасалгааны болон газрын болон холбооны хэрэгсэл багтана. Эдгээр нь нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Талын томилогдсон агаарын

тээвэрлэгч зөвхөн өөрийн үйл ажиллагаанд ашиглах зорилгоор тухайн Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрт оруулж ирсэн байх ёстой.

7 дугаар зүйл ТАРИФ

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчдэд зах зээл дэх арилжааны бодлогод үндэслэн тариф тогтоохыг зөвшөөрнө. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын хөндлөнгийн оролцоо нь дараах байдлаар хязгаарлагдана:

- а) Өрсөлдөгчийг хохироох, тухайн чиглэлээс өрсөлдөгчийг шахан гаргах зорилгоор ашиглах, эсвэл өрсөлдөөнд сөргөөр нөлөөлөх тарифтай холбоотой үйлдлүүдийг хориглох;
- б) Давамгайл байр сууриа урвуулан ашиглаж үндэслэлгүй хэт өндөр эсхүл хязгаарласан тарифаас хэрэглэгчдийн хамгаалах; мөн
- в) Томилогдсон агаарын тээвэрлэгчдийг зохиомлоор хэт доогуур тогтоосон тарифаас хамгаалах.

8 дугаар зүйл ЭРХ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгч нь Хэлэлцэн Тохиролцогч нэг Талын нутаг дэвсгэрт хөөрч, нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт буух тохиролцсон үйлчилгээгээ явуулахад шударга, тэгш боломж олгоно. Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг талын нутаг дэвсгэрээс замд байгаа цэгүүд рүү, эсвэл замд байгаа цэгүүдээс Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт зорчигчид суулгасан болон буулгасан тээврийг нэмэлт шинж чанартай гэж үзнэ. Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч нь нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрт зорчигчдыг суулгаж, тогтоосон маршрутын цэгүүдэд буулгах эсвэл зорчигчдыг тээвэрлэх багтаамжийг хангахдаа нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн энэ төрлийн тээврийн анхдагч ашиг сонирхлыг харгалзан үзэж, тэдний ашиг сонирхолд нөлөө үзүүлэхгүй байхыг харгалзана.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн гүйцэтгэх тохиролцсон үйлчилгээ нь тогтоосон маршрутын дагуух олон нийтийн тээврийн хэрэгцээ шаардлагатай нягт уялдаатай байх бөгөөд уг үйлчилгээний үндсэн зорилго нь тухайн агаарын тээвэрлэгчийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрт зорчигч, тээш, ачаа болон шуудан тээвэрлэх эрэлтийг хангахуйц багтаамжийг хангахад чиглэгдэнэ.

3. Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрээс зорчигч, тээш, ачаа болон шуудан тээвэрлэж, тогтоосон маршрутын дагуу гуравдагч улсын цэгүүдэд буулгах эсвэл эсрэгээр нь тээвэрлэх зохицуулалтыг дараах ерөнхий зарчимд нийцүүлэн хэрэгжүүлнэ. Үүнд багтаамж нь дараах хүчин зүйлстэй уялдаатай байна:

(а) Агаарын тээвэрлэгчийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрт хөөрөх буюу буулгах тээврийн шаардлага;

(б) тухайн нутаг дэвсгэрт байрладаг муж улсын агаарын тээвэрлэгчдийн тогтоосон бусад агаарын тээврийн үйлчилгээг харгалзан агаарын тээвэрлэгчийн дайран өнгөрч буй бүсийн хөдөлгөөний шаардлага; болон

(в) Агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагааны эдийн засгийн үр ашиг, цар хүрээний шаардлага.

9 дүгээр зүйл ХУУЛЬ ТОГТООМЖИЙГ ХЭРЭГЛЭХ

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлж буй агаарын хөлгийг нутаг дэвсгэртээ нэвтрүүлэх, нутаг дэвсгэрээсээ гаргах, эсхүл нутаг дэвсгэрт нь байгаа тухайн агаарын хөлгийн агаарын навигацитай холбогдох хууль тогтоомжийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч баримтална.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын нутаг дэвсгэрт зорчигч, нисгэх баг, тээш, ачаа эсвэл шуудангийн нэвтрэх, дамжин өнгөрөх, түр саатах, нутаг дэвсгэрээс гарахтай холбоотой, нэвтрэх, гарах, иргэдийн шилжих хөдөлгөөн (паспортын хяналт), гааль, эрүүл мэнд, хорио цээрийн асуудлыг зохицуулсан хууль тогтоомж болон журам нь Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн агаарын хөлгөөр тээвэрлэгдэж буй зорчигч, нисгэх баг, тээш, ачаа эсвэл шуудангийн нэвтрэх, нутаг дэвсгэрээс гарах болон тухайн нутаг дэвсгэрт байх хугацаанд хэрэгжих болно.

3. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын аль нь ч энэ зүйлд заасан хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхдээ өөрийн орны агаарын тээвэрлэгчид, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид олгосноос илүү давуу эрх олгохгүй.

10 дугаар зүйл ҮНЭМЛЭХ, ГЭРЧИЛГЭЭГ ХҮЛЭЭН ЗӨВШӨӨРӨХ

1. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын дүрэм, журмын дагуу олгосон буюу хүчин төгөлдөр гэж үзсэн нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ, эрхийн гэрчилгээ, үнэмлэхийн хүчинтэй хугацаанд эдгээр гэрчилгээ болон үнэмлэх нь Конвенцын дагуу тогтоосон хамгийн доод стандарттай тэнцүү эсхүл түүнээс дээш төвшнийг хангасан нөхцөлд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал энэхүү хэлэлцээрт заасан маршрут болон тохиролцсон үйлчилгээ явуулахад хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрнө.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нутаг дэвсгэр дээгүүр нь эсхүл нутаг дэвсгэрт нь буух нислэгт зориулан Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас эсхүл бусад улсаас өөрийнх нь иргэдэд нь олгосон эрхийн гэрчилгээ, үнэмлэхийг хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөхөөс татгалзах эрхээ хадгална.

11 дүгээр зүйл ДААТГАЛ

Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын агаарын хөлөг, нисэхийн ажилтнуудын даатгал нь олон улсын жишгээр тодорхойлогддог бөгөөд хэлэлцээрт оролцогч талуудын хууль тогтоомж, дүрэм журмын дагуу хийгддэг.

Ийм төрлийн зохицуулалтад оролцож буй бүх агаарын тээврийн байгууллагууд зохих зөвшөөрөлтэй байх ба нийтлэг мөрддөг шаардлагуудыг хангах.

Аливаа тийз борлуулсан тохиолдолд, энэ заалтын дагуу аяллын дугаар хамтран ашиглах зохицуулалтад оролцож буй агаарын тээврийн байгууллага борлуулалт хийх үедээ нислэгийн хэсэг бүрд аль агаарын тээврийн байгууллага нислэг үйлдэхийг, мөн худалдан авагч ямар агаарын тээврийн байгууллага эсхүл байгууллагуудтай гэрээт харилцаанд орж байгааг тодорхой мэдэгдэх.

12 дугаар зүйл ШУДАРГА ӨРСӨЛДӨӨН

1. Өрсөлдөөний шударга орчин бүрдүүлэх, Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын агаарын тээврийн байгууллагуудад тогтоосон маршрутаар тохиролцсон үйлчилгээ эрхлэхэд нь өрсөлдөөний шударга, тэгш боломж олгох нь хамтарсан зорилт байна гэдгийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нотоллоо. Үүнээс үндэслэн Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд энэ зорилтыг бүрэн хэмжээгээр хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бүх арга хэмжээг авна.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр энэхүү Хэлэлцээрт тусгагдсан эрхийг хэрэгжүүлэхээр өрсөлдөх боломжид сөргөөр нөлөөлөх алагчлах үзлийн бүх хэлбэр эсхүл шударга бус практикийг арилгах өөрийн хууль тогтоомжийн хүрээнд холбогдох бүхий л арга хэмжээг авна.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр өөрийн өрсөлдөөний тухай хууль тогтоомж, бодлого, практик эсхүл түүнд өөрчлөлт оруулах тэдгээр нь энэхүү Хэлэлцээрийн дагуу үйлдэгдэж буй агаарын тээврийн үйлчилгээнд нөлөөлөхөөр бол Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа мэдэгдэж, Хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой Нисэхийн удирдах байгууллагуудын хариуцлагыг тодорхойлно.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөрийн хууль тогтоомж, зохицуулалтаар зөвшөөрсөн хэмжээнд өөрсдийн өрсөлдөөний тухай хууль тогтоомж болон бодлогын хэрэглээний талаар зөвлөмж өгөх байдлаар тус тусын агаарын тээврийн байгууллагад туслалцаа үзүүлнэ.
5. Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Тал өөрийн томилсон агаарын тээврийн байгууллагууд нь энэхүү Хэлэлцээрээр зохицуулж буй агаарын тээврийн үйлчилгээг үзүүлэхэд шударга болон тэгш боломжид сөргөөр нөлөөлсөн эсхүл сөргөөр нөлөөлөхүйц ялгаварлан гадуурхал эсхүл шударга бус үйл ажиллагааны нөлөөлөлд өртсөн гэж үзвэл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа Зөвлөгөөн хийх талаар хүсэлт хүргүүлж үл нийцэж буй асуудлын шалтгааны талаар мэдэгдэнэ. Хүсэлт хүргүүлснээс 15 хоногийн дотор Зөвлөгөөнийг хийнэ.
6. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд зөвлөлдөөнөөр асуудлыг шийдвэрлэж чадаагүй тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Тал тус маргааны шийдвэрлэхээр энэхүү Хэлэлцээрийн 23 дугаар зүйлийн дагуу Маргаан шийдвэрлэх механизмыг ашиглаж болно.

13 ДУГААР ЗҮЙЛ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ АЖИЛЛАГАА

1. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч 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 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 зохих арга хэмжээг 15 (арван тав) хоног эсхүл тохиролцсон дагуу түүнээс их хоногийн дотор аваагүй бол энэ нь энэхүү Хэлэлцээрийн 4 дүгээр зүйл (Үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрлийг цуцлах, түдгэлзүүлэх, хязгаарлах)-ийг хэрэглэх үндэслэл болно.

3. Конвенцын 33 дугаар зүйлд заасан үүргийг үл харгалзан Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Тал өөрөө эсхүл агаарын тээврийн байгууллагын 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:

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

b) Тухайн үед Конвенцын дагуу тогтоосон аюулгүй ажиллагааны стандартыг идэвхтэй мөрдөхгүй, зохион байгуулахгүй байна гэж үзэх ноцтой үндэслэл илэрвэл, хяналт шалгалт явуулсан Хэлэлцэн тохиролцогч Тал, 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 Конвенцын дагуу тогтоосон доод захын стандартыг хангаагүй эсхүл стандартаас илүүгүй байна гэсэн дүгнэлтээ чөлөөтэй гаргах эрхтэй.

5. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын агаарын тээврийн байгууллагын өөрөө эсхүл агаарын тээврийн байгууллагын нэрийн өмнөөс ашиглаж буй агаарын хөлөгт энэ зүйлийн 3 дахь заалтын дагуу газар дээрх шалгалт хийх зорилгоор нэвтрүүлэхийг агаарын тээврийн энэ компанийн төлөөлөгч 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 тохиолдол нь зөвлөлдөөн хийх, эсхүл өөр бусад байдлаар агаарын тээврийн байгууллагын аюулгүй ажиллагааг хангахад чиглэсэн арга хэмжээг нэн даруй авах зайлшгүй шаардлага үүсгэсэн гэж дүгнэвэл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээврийн байгууллагад олгосон үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрлийг түдгэлзүүлэх эсхүл өөрчлөх эрхээ хадгалж үлдэнэ.

7. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талаас энэ зүйлийн 2 дугаар эсхүл 6 дугаар заалтын дагуу авч хэрэгжүүлсэн аливаа арга хэмжээг, арга хэмжээ авсан үндэслэл байхгүй болсноор үргэлжлүүлэлгүй зогсоно.

14 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ

1. Олон улсын эрх зүйгээр 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. Талуудын эрх, үүргийн нийтлэг байдлыг олон улсын эрх зүйн хүрээнд хязгаарлахгүйгээр 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 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 үйлдлийг таслан зогсоох тухай Протокол” болон Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд гишүүнээр нэгдэн орсон нисэхийн аюулгүй байдлын тухай алив бусад конвенц, 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. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөр хоорондын харилцаандаа Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас тогтоосон болон Конвенцод хавсралт болгон оруулсан, аюулгүй байдлын заалтууд, стандартууд, зөвлөмжүүдэд нийцүүлэн үйл ажиллагаа явуулна. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нутаг дэвсгэртээ бизнесийн үйл ажиллагаагаа төвлөрүүлсэн эсхүл удирдлагын төв нь суурин байрладаг агаарын хөлөг ашиглагчид дээрх аюулгүй байдлын заалтуудыг дагаж мөрдөн ажиллахыг шаардана. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр өөрийн үндэсний хууль, дүрэм журам, практик болон Конвенцын Хавсралтууд дахь нисэхийн аюулгүй байдлын стандартуудын хоорондох зөрүүг нөгөө Талдаа мэдэгдэнэ. Аль ч Хэлэлцэн тохиролцогч Тал ийм зөрүүг хэлэлцэхээр нөгөө Талаас шуурхай зөвлөлдөөн хийх хүсэлтээ хэдийд ч гаргаж болно.

4. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр агаарын хөлөг ашиглагчдаас Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэр рүү нэвтрэн орох, түүнээс нисэн гарах, нутаг дэвсгэрт нь байх үед дээрх 3 дугаар заалтад дурдсан нисэхийн аюулгүй байдлын заалтууд, шаардлагуудыг судалсан байхыг шаардахыг зөвшөөрнө. 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 үр дүнтэй авч хэрэгжүүлнэ. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр тодорхой аюул заналын эсрэг аюулгүй байдлын зохистой тусгай арга хэмжээ авах тухай Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын аливаа хүсэлтийг нааштай хүлээн авна.

5. 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 тусалж ажиллана.

6. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нисэхийн удирдах байгууллагууддаа мэдэгдэл өгсний дараа 60 хоногийн дотор нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрт хэрэгжүүлж буй эсвэл хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй аюулгүй байдлын арга хэмжээг агаарын хөлөг ашиглагчдын хүрээнд үнэлэх эрхтэй. Ийм үнэлгээг хийх захиргааны зохицуулалтуудыг нисэхийн удирдах байгууллагууд хоорондоо тохиролцож, үнэлгээг хурдан шуурхай явуулахад шаардлагатай арга хэмжээг яаралтай хэрэгжүүлнэ.

7. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Тал нь Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаа энэ зүйлд дурдсан нисэхийн аюулгүй байдлын заалтуудыг хангахгүй байна гэж үзэх үндэслэлтэй бол эхний Хэлэлцэн тохиролцогч Тал зөвлөлдөөн хийх хүсэлтээ нөгөө Талын нисэхийн удирдах байгууллагад тавьж болно. Хэлэлцэн тохиролцогч талуудын аль нэг нь хүсэлтийг хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор ийм зөвлөлдөөн эхэлнэ. Зөвлөлдөөн эхэлснээс хойш 30 хоногийн дотор тохиролцоонд хүрээгүй тохиолдолд, нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Талын томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагын үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрлийг цуцлах, түдгэлзүүлэх, эсвэл нэмэлт нөхцөл тавих үндэслэл болно. Онцгой нөхцөл байдлын улмаас эсхүл энэ зүйлийн заалтыг цаашид зөрчихөөс урьдчилан сэргийлэхийн тулд эхний Хэлэлцэн тохиролцогч Тал хэдийд ч түр арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж болно.

15 ДУГААР ЗҮЙЛ

АЯЛЛЫН ДУГААР ХАМТРАН АШИГЛАХ ЗОХИЦУУЛАЛТ

1. Энэхүү тогтоосон маршрутад тохиролцсон үйлчилгээг үзүүлж буй болон үзүүлэх Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрээс томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагад аяллын дугаар хамтран ашиглах зохицуулалтад дараах этгээдүүдтэй орж болно. Үүнд:
 - a) Нэг талын агаарын тээврийн байгууллага эсхүл тээвэрлэгчид;
 - b) Нөгөө талын агаарын тээврийн байгууллага эсхүл тээвэрлэгчид;

- с) Гуравдагч улсын агаарын тээврийн байгууллага эсхүл тээвэрлэгчид, тухайн гуравдагч улс нь нөгөө Талын агаарын тээврийн байгууллага болон бусад агаарын тээврийн байгууллагуудтай ижил төрлийн зохицуулалтуудыг тухайн гуравдагч улсын нутаг дэвсгэрээс болон нутаг дэвсгэр лүүгээ үйлчлэхийг зөвшөөрсөн эсхүл боломж олгосон тохиолдолд,

Ийм төрлийн зохицуулалтад оролцож буй бүх агаарын тээврийн байгууллагууд зохих зөвшөөрөлтэй байх ба нийтлэг мөрддөг шаардлагуудыг хангах.

Аливаа тийз борлуулсан тохиолдолд, энэ заалтын дагуу аяллын дугаар хамтран ашиглах зохицуулалтад оролцож буй агаарын тээврийн байгууллага борлуулалт хийх үедээ нислэгийн хэсэг бүрд аль агаарын тээврийн байгууллага нислэг үйлдэхийг, мөн худалдан авагч ямар агаарын тээврийн байгууллага эсхүл байгууллагуудтай гэрээт харилцаанд орж байгааг тодорхой мэдэгдэх.

16 ДУГААР ЗҮЙЛ АРИЛЖААНЫ ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиогч Нөгөө талын томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагуудад өөрийн нутаг дэвсгэрт олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээг худалдах, зах зээл бий болгох, түүнд холбогдох бусад бүтээгдэхүүнүүдийг худалдах боломжийг олгох бөгөөд цахимаар болон бусад хэлбэрээр борлуулалт хийн ажиллах өөрийн салбарыг байгуулах эрхийг олгоно.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагад менежер, техник, үйл ажиллагааны болон бусад олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ явуулахад шаардлагатай мэргэжилтэн, гадаад ажилтан албан хаагчаа Хэлэлцэн тохиролцогч тухайн улсын хууль тогтоомжийн дагуу, түүний нутаг дэвсгэрт нэвтрүүлэх, оршин суулгах, түүнд ажил олгох эрхтэй.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал тус бүр нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагад өөрийн нутаг дэвсгэрт агаарын тээврийн үйлчилгээг борлуулснаар олсон орлогыг зардлаас давсан хэмжээнд чөлөөтэй шилжүүлэх, хөрвүүлэх эрхийг ямар ч хязгаарлалтгүй, ялгаварлалгүйгээр, тухайн улсын валютын зохицуулалтын хууль, дүрмийн дагуу олгоно.

17 ДУГААР ЗҮЙЛ ЦАГИЙН ХУВААРЬ

Тохиролцсон үйлчилгээг нэвтрүүлэхээс эсвэл түүнд аливаа өөрчлөлт оруулахын өмнө аль болох урьдчилан 30 хоногоос багагүй хугацаанд, эсхүл нисэхийн удирдах байгууллагуудаас хүсэлт хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор, Хэлэлцэн тохиролцогч Талын томилогдсон агаарын тээврийн байгууллага нь нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нисэхийн удирдах байгууллагад үйлчилгээний төрөл, цагийн хуваарь, нисэх онгоцны төрөл, тогтоосон чиглэл бүрд үзүүлэх багтаамж, мөн энэхүү Хэлэлцээрийн шаардлагыг зохих ёсоор мөрдөж байгааг батлахад шаардлагатай бусад мэдээллийг өгөх.

18 ДУГААР ЗҮЙЛ СТАТИСТИК МЭДЭЭЛЛЭЭР ХАНГАХ

Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нисэхийн удирдах байгууллага нь нөгөө Талын нисэхийн удирдах байгууллагын хүсэлтийн дагуу шаардлагатай гэж үзсэн статистикийн тогтмол болон бусад мэдээллээр хангана. Эдгээр мэдээлэл нь агаарын тээврийн дээрх компаниудын тохиролцсон үйлчилгээндээ гүйцэтгэсэн тээвэрлэлтийн тоо хэмжээ, эдгээр тээвэрлэлтийн эхлэл, төгсгөлийн цэгүүдийг тодорхойлоход шаардагдах бүх мэдээг агуулна.

19 ДУГААР ЗҮЙЛ ОЛОН ТАЛТ ХЭЛЭЛЦЭЭРҮҮДТЭЙ НИЙЦҮҮЛЭХ

Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Талын хувьд агаарын тээврийн олон талын ерөнхий конвенц хүчин төгөлдөр болох тохиолдолд түүний заалтууд давамгайлах болно. Олон талын Конвенцын заалтын дагуу цуцлах, орлуулах, нэмэлт өөрчлөлт оруулах, олон талын Конвенцын заалтын дагуу хавсралт хийх асуудлыг тодорхойлох аливаа уулзалт хэлэлцээр энэхүү хэлэлцээрийн холбогдох заалтын дагуу хийгдэнэ.

20 ДУГААР ЗҮЙЛ АШИГЛАГЧДАД НООГДУУЛАХ ХУРААМЖ

1. Үйлчилгээ болон нисэх буудал бүрийн ашиглалт, түүний тоног төхөөрөмж, техникийн болон бусад байгууламж, үйлчилгээнд ногдуулах хураамж, түүнчлэн нислэгийн удирдлагын байгууламж, холбооны байгууламж, үйлчилгээнд ногдуулах бусад хураамжууд нь Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн тогтоосон тариф, үнэ тарифын дагуу ногдуулна.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал нь Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас томилогдсон агаарын тээврийн компанид ногдуулах, эсхүл ногдуулахыг зөвшөөрсөн ашиглалтын хураамж нь олон улсын агаарын тээврийн ижил үйлчилгээ эрхэлж буй өөрийн агаарын хөлөгт ногдуулдаг хураамжаас ихгүй байна.

21 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ ХҮРЭЭЛЭН БУЙ ОРЧНЫ ХАМГААЛАЛТ

Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нисэхийн тогтвортой хөгжлийг дэмжих замаар хүрээлэн буй орчныг хамгаалах хэрэгцээг дэмжинэ. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд тус тусын нутаг дэвсгэрийн хооронд үйлдэгдэх нислэгүүдийг Конвенцын Хавсралт 16 (Хүрээлэн буй орчны хамгаалалт)-ын Стандарт, санал болгосон зөвлөмжүүд болон Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас тогтоосон нисэхийн хүрээлэн буй орчныг хамгаалах тухай бодлого, удирдамжтай нийцүүлэхээр тохирлоо.

22 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ ЗӨВЛӨЛДӨӨН БОЛОН НЭМЭЛТ ӨӨРЧЛӨЛТ

1. Хоёр Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд, эсхүл тэдний нисэхийн удирдах байгууллагууд, энэхүү Хэлэлцээр болон түүний Хавсралтыг хэрэгжүүлэх, шаардлагатай заалтуудыг дагаж мөрдөхтэй холбогдуулан ойр хамтран ажиллах зарчмын дагуу, үе үе харилцан зөвлөлдөж ажиллана.
2. Энэхүү зөвлөлдөөн нь хүсэлтийг хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор эхлэх бөгөөд уг хугацааг Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нисэхийн удирдах байгууллагууд харилцан зөвшөөрснөөр сунгаж болно.

3. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр энэхүү Хэлэлцээрийн заалтуудыг өөрчлөх хүсэлтийг хэдийд ч нөгөө Талтай зөвлөлдөж болно.
4. Энэхүү Хэлэлцээрт оруулах нэмэлт өөрчлөлтийг тусдаа протокол хэлбэрээр боловсруулж, Хэлэлцээрийн салшгүй хэсэг болгон батална. Энэхүү нэмэлт өөрчлөлт нь Хэлэлцээрийн 26 дугаар зүйлд заасны дагуу хүчин төгөлдөр мөрдөгдөх болно.
5. Энэ заалтыг үл харгалзан, энэхүү Хэлэлцээрийн Хавсралтад багтсан Чиглэлийн Хуваарьт оруулах нэмэлт өөрчлөлтийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нисэхийн удирдах байгууллагуудын хооронд дипломат сувгаар харилцан бичгээр тохиролцох.

23 ДУГААР ЗҮЙЛ МАРГААН ШИЙДВЭРЛЭХ

1. Энэхүү Хэлэлцээрийг тайлбарлах, хэрэглэхтэй холбоотой Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын хооронд гарсан аливаа маргааныг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нэн түрүүнд зөвлөлдөөн, хэлэлцээрийн замаар шийдэхийг эрмэлзэнэ.
2. Хэрэв Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хэлэлцээрийн замаар маргааныг шийдвэрлэж чадахгүй бол, тэд маргааныг арбитрт шилжүүлэхээр тохиролцож болно, эсвэл аль нэг Хэлэлцэн тохиролцогч Талын хүсэлтээр уг маргааныг гурван арбитрчаас бүрдэх арбитрын шүүхэд шийдвэрлүүлэхээр шилжүүлж болно. Нэг арбитрчийг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал тус бүр нэр дэвшүүлж, гурав дахь арбитрчийг эхний хоёр арбитрчийн санал болгосноор томилно. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр маргааныг арбитрт шилжүүлэх тухай дипломат сувгаар мэдэгдэл хүлээн авснаас хойш 60 хоногийн дотор өөрийн арбитрчийг нэр дэвшүүлэх бөгөөд гурав дахь арбитрчийг дараагийн 30 хоногийн дотор томилно. Хэрэв аль нэг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал тогтоосон хугацаанд арбитрчийг томилоогүй, эсхүл гурав дахь арбитрчийг томилж амжаагүй бол, аль нэг Хэлэлцэн тохиролцогч Талын хүсэлтээр Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын Зөвлөлийн Ерөнхийлөгч арбитрч арбитрчдыг томилно. Ийм тохиолдолд, гурав дахь арбитрч нь гуравдагч улсын иргэн байх ба тэрээр шүүхийн даргаар ажиллаж, арбитрын хурал болох газрыг тогтооно. Хэрэв Ерөнхийлөгч уг маргааны талаар төвийг сахих боломжгүй улсын иргэн гэж үзвэл, энэ үүргийг гүйцэтгэх боломжтой ахлах дэд Ерөнхийлөгч томилгоог хийнэ. Арбитрын шүүх шийдвэрээ олонхын саналаар гаргана.
3. Арбитрын шүүхийн гишүүдийн зардлыг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөрсдөө хариуцна, харин гурав дахь арбитрчийн зардал болон бусад нийтлэг зардлыг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд тэнцүү хуваана.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд энэхүү зүйлийн (2)-т заасан аливаа шийдвэрийг дагаж мөрдөх үүрэгтэй.
5. Хэрэв аль нэг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал энэхүү зүйлийн (2)-т заасан шийдвэрийг биелүүлэхгүй бол, нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Тал нь энэхүү Хэлэлцээрийн дагуу олгосон эрх, давуу эрхийг хязгаарлах, саатуулах эсхүл цуцлах эрхтэй.

24 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ ХЭЛЭЛЦЭЭР ЦУЦЛАХ

1. Аль нэг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал энэхүү Хэлэлцээрийг цуцлах тухай мэдэгдлээ, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа бичгээр, дипломат шугамаар хэдийд ч өгч болно. Ийм мэдэгдлийг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад нэгэн зэрэг өгнө.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд тохиролцоонд хүрч Хэлэлцээр цуцлах мэдэгдлийг нэг жилийн хугацаа дуусахаас өмнө буцаан татаж аваагүй тохиолдолд, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал Хэлэлцээр цуцлах тухай мэдэгдэл илгээснээс хойш 12 сарын дараа Хэлэлцээр цуцлагдана. Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал мэдэгдлийг хүлээн авсан тухайгаа нотлоогүй тохиолдолд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад уг мэдэгдлийг илгээснээс хойш 14 хоногийн дараа Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал мэдэгдэл хүлээн авсанд тооцно.

25 ДУГААР ЗҮЙЛ ОЛОН УЛСЫН ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН БАЙГУУЛЛАГАД БҮРТГҮҮЛЭХ

Энэхүү Хэлэлцээр түүний хавсралт болон түүнд хийгдсэн нэмэлт өөрчлөлтүүдийг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад бүртгүүлнэ.

26 ДУГААР ЗҮЙЛ ХҮЧИН ТӨГӨЛДӨР БОЛОХ

Хэлэлцэн тохиролцогч Тал тус бүр Хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болгоход шаардлагатай эрх зүйн дотоодын журмаа гүйцээснийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа дипломат ноот бичгээр мэдэгдсэнээр хойш 30 (гучин) хоногийн дараа энэхүү Хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болно.

Энд өгүүлсэн зүйлийг батлан гэрчилж, өөрийн Засгийн газруудаас олгосон бүрэн эрхийн дагуу энэхүү Хэлэлцээрт гарын үсэг зурав.

Энэхүү Хэлэлцээрийг хотод 2024 оны .. сарын ...-ны өдөр Туркмен, Монгол, Англи хэлээр тус бүр хоёр хувь байгуулсан бөгөөд бүх бичвэр ижил тэгш эрхтэй.

Хэлэлцээрийг тайлбарлахад ямар нэгэн зөрүү гарвал англи хэлээрх эхийг баримтална.

**ТУРКМЕНИСТАН УЛСЫН ЗАСГИЙН
ГАЗРЫГ ТӨЛӨӨЛЖ**

**МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАСГИЙН ГАЗРЫГ ТӨЛӨӨЛЖ**

ХАВСРАЛТ 1
Маршрутын хуваарь

1 ДҮГЭЭР ХЭСЭГ

Туркменистан Улсаас томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагын нислэг үйлдэх чиглэл:

Нислэг эхлэх цэгүүд	Дундын цэгүүд	Нисэн очих цэгүүд	Хилийн чанадах цэгүүд
Хожим тодорхойлох цэгүүд	Хожим тодорхойлох цэгүүд	Хожим тодорхойлох цэгүүд	Хожим тодорхойлох цэгүүд

Монгол Улсаас томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагын нислэг үйлдэх чиглэл:

Нислэг эхлэх цэгүүд	Дундын цэгүүд	Нисэн очих цэгүүд	Хилийн чанадах цэгүүд
Хожим тодорхойлох цэгүүд	Хожим тодорхойлох цэгүүд	Хожим тодорхойлох цэгүүд	Хожим тодорхойлох цэгүүд

2 ДУГААР ХЭСЭГ

1. Дундын цэгүүд болон Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нутаг дэвсгэрийн чанад орших цэгүүдийг ямар нэгэн газарзүйн болон чиглэлийн хязгаарлалтгүйгээр үйл ажиллагаа явуулах боломжтой.
2. Агаарын үйлчилгээг гурав болон дөрөвдүгээр эрхийн хүрээнд гүйцэтгэнэ. Агаарын тээврийн 5 дугаар эрхийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллагуудын хоорондын тусдаа тохиролцоогоор шийдвэрлэнэ.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Талын агаарын тээврийн томилогдсон компани/иуд аль нэг эсхүл бүх нислэгтээ тогтоосон маршрут дахь аливаа цэгийг алгасан, аливаа дарааллаар нисэж болох бөгөөд агаарын тээврийн компанийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч тэр Талын нутгаас эхэлсэн, төгссөн байна.
4. Энэхүү Хэлэлцээрт тусгагдсан ямар ч заалт нь Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын агаарын тээврийн байгууллагад нөгөө Талын нутаг дэвсгэр дотор, зорчигч, тээш, ачаа эсхүл шууданг хөлсөөр авч, тэндээс өөр цэг рүү тээвэрлэх эрх олгохгүй.
5. Зорчих цэг, нислэгийн давтамж, хүчин чадал, Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагын үйлчилгээнд ашиглагдах агаарын хөлгийн төрлийг хоёр талын Нисэхийн удирдах байгууллагууд хоорондоо тохиролцож шийдвэрлэнэ.

**AIR SERVICES
AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF TURKMENISTAN
AND
THE GOVERNMENT OF MONGOLIA**

TABLE OF CONTENTS

Contents	
	Preamble
Article 1	Definitions
Article 2	Applicability of the Convention
Article 3	Grant of Rights
Article 4	Designation of Airline and Operating Authorizations
Article 5	Revocation or Suspension of Operating Authorizations
Article 6	Exemption from Customs and other Duties
Article 7	Tariffs
Article 8	Exercise of Rights
Article 9	Application of Laws and Regulations
Article 10	Recognition of Certificates and Licenses
Article 11	Insurance
Article 12	Fair competition
Article 13	Aviation Safety
Article 14	Aviation Security
Article 15	Code Sharing
Article 16	Commercial Activities
Article 17	Timetable Submission
Article 18	Provision of Statistics
Article 19	Conformity with Multilateral Convention
Article 20	User Charges
Article 21	Environmental Protection
Article 22	Consultation and Amendment
Article 23	Settlement of Disputes
Article 24	Termination
Article 25	Registration with ICAO
Article 26	Entry into Force
Annex	Routes Schedule

AIR SERVICES
AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF TURKMENISTAN
AND
THE GOVERNMENT OF MONGOLIA

The Government of Turkmenistan and the Government of Mongolia hereinafter referred to as “the Contracting Parties” being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on the market competition between airlines;

Desiring to promote the expansion of international air services opportunities;

Recognizing the efficient and competitive commercial activity in international air services which contributes to the expansion of trade, consumers welfare, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling public a variety of services options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of Civil Aviation.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

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

- a) The term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature on the seventh day of December 1944, including any annex adopted under Article (90) of that Convention and any amendment or annexes to the Convention under Articles (90) and (94a) thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
- b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Government of Turkmenistan, Turkmenhowayollary Agency of the Agency of Transport and Communications under the Cabinet of Ministers of Turkmenistan and in the case of the Government of Mongolia the Ministry of Road and Transport of Mongolia and Civil Aviation Authority of Mongolia or, in both cases any person or body who may be authorized to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities or similar functions;
- c) The term “agreed services” means scheduled international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transportation of passengers, baggage, cargo and mail;
- d) The term “designated airline” means any airline, which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- e) The term “specified route” means a route specified in the Annex to this Agreement;
- f) The term “capacity” in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and in relation to an “agreed service” means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.
- g) The term “territory” has the specified meaning assigned to in Article (2) of the Convention and the term “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings assigned to them in Article (96) of the Convention.

- h) The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
- i) The term “Annex” means the Annex to this Agreement as amended. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.
- j) The term “ground equipment”, “aircraft stores and “spare parts” have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

ARTICLE 2

APPLICABILITY OF THE CONVENTION

The provisions of the Agreement shall be subject to the provisions of the 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 rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule of the Annex.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy exercising, whilst operating the agreed services on specified route the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purpose;
 - (c) 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/or discharging international traffic (passenger, baggage, cargo, mail) in combination or separately.
3. Nothing in Paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration and destined to another point in the territory of the other Contracting Party.
4. If because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes.

ARTICLE 4

DESIGNATION OF AIRLINE AND OPERATING AUTHORIZATIONS

1. The aeronautical authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter the designation of any such airline or substitute another airline for one previously designated. Such designations and changes thereto shall be made in writing by the aeronautical authority of the Contracting Party having designated the airline and send by the aeronautical authority of the Contracting Party through diplomatic channels.
2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application form the designated airlines in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, grant the appropriate operating authorizations with minimum procedural delay, provided that:
 - a) Substantial ownership and effective control of that airline are vested in Contracting Party designating the airline or its nationals of that Contracting Party or both; or the main principle place of business located in its territory.
 - b) The designated airlines are 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; and
 - c) The Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
4. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 17 (Timetable Submission) of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 5

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The aeronautical authority of each Contracting Party shall, with respect to airlines designated by the other Contracting Party, have the right to revoke, suspend or limit the operating authorization where:
 - a) Substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or its national or both; or the main principle place of business is not located in its territory.
 - b) designated airlines has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 9 of this Agreement
 - c) The other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1b of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the aeronautical authority of the other Contracting Party, as provided for in article 22 (Consultation and Amendment) of this Agreement.
3. Notwithstanding to paragraph 1 and 2 of this Article, each Contracting Party reserves the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, to temporarily restrict flying over its territory and/or landing on its airports.

ARTICLE 6

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.
2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international air services shall be exempt from all customs duties and taxes imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board . The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.
3. The regular equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of custom authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to statutory control. Baggage and cargo on direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
5. There shall be exempt from all customs duties and/or taxes on a reciprocal basis, official documents bearing the emblem of the airline(s). Such documentation includes luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, timetable, office and ground and communication equipment imported into the territory of the Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 7

TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - (b) Protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) Protection of designated airlines from tariffs those are artificially low.
2. Tariffs for international air services between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Contracting Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed tariffs to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a designated airlines of either Contracting Party for international air services. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistency with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request for consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the tariff shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 8

EXERCISE OF RIGHTS

1. The designated airline of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en-route. The designated airline of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airline of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline.
2. The operation of agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each shall have as its primary objective the

provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, baggage, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

3. Provision for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
 - (a) The requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party, which has designated the airline;
 - (b) The requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area; and
 - (d) The requirements of economy of scale through airline operation.

ARTICLE 9

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into transit, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, specifically regulations governing entry, exit, migration (passport control), customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from or while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 10

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificate of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party, for the purpose of flights above its own territory, reserves the right to refuse to recognize the validity of the airworthiness certificates, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

ARTICLE 11

INSURANCE

Insurance of aircraft and aviation personnel of the Contracting Parties is determined by international standards and is carried out in accordance with the laws and regulations of the Contracting Parties.

ARTICLE 12

FAIR COMPETITION

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.
3. If it is required the Contracting Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.
4. The Contracting Parties shall to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's designated airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws and policies.
5. If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices that would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the designated airlines of the first Contracting Party to compete in providing the air services governed by this Agreement, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fifteen (15) days after the receipt of the request.
6. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 23 of this Agreement to resolve the dispute.

ARTICLE 13

AVIATION 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 (thirty) 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 referred to in the previous clause that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the 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 to take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 (fifteen) days or such longer period as may be agreed shall be grounds to suspend operating authorization by the First Contracting Party.

3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease agreement, on behalf of the airline(s) 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 authorized 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 to the same aircraft.

3. 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 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 Convention:

The Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses 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 Convention.

4. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of aircraft operated by the airline of one Contracting Party in accordance with Paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, 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.

5. Each Contracting Party reserves the right to suspend or revoke the operating authorization of an airline 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.

6. Any action taken 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 14

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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance 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. The Contracting Parties shall, in their mutual relations act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annex to the Convention they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principle place of business or permanent residence in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Either Contracting Party may request immediate consultation with the other Contracting Party at any time to discuss any such difference.
4. Each Contracting Party agrees that the operators shall be required to observe the aviation security provisions referred to in Paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into/departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate 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. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. 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 occurs, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall facilitate communication and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Contracting Party shall have the right, within 60 (sixty) days following notice for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other

Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within 30 (thirty) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 (thirty) days from the start of consultation shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline(s) designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

ARTICLE 15

CODE SHARING

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with:

- (i) an airline of one Contracting Party, or
- (ii) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- (iii) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other party and other airlines on services to, from and via such third country,

provided that all airlines in any of the above such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

Each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to this paragraph must, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

ARTICLE 16

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, each Contracting Party shall grant to the designated airline (s) of the other Contracting Party, the rights to sell and market international air services and related products in its own territory including the rights to establish offices, both on-line and off-line.
2. Each Contracting Party shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to bring into its territory and maintain non-national personnel to perform managerial, commercial, technical, operational work for the provision of

air transport services, consistent with the laws and regulations of the receiving State concerning entry, residence, and employment.³ Each Contracting Party grants the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer and conversion of income received from the sale of air transportation, exceeding the amount over expenditures without restrictions and discrimination in accordance with the laws and rules of currency regulation of the state on which territory the income is received.

ARTICLE 17

TIMETABLE SUBMISSION

As long in advance as practicable, but not less than 30 (thirty) days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within 30 (thirty) days after receipt of a request from the aeronautical authorities the designated airline of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

ARTICLE 18

PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required. Such statement shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the designated airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 19

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention should prevail. Any discussion with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with the relevant Articles of this Agreement.

ARTICLE 20

USER CHARGES

1. Charges for services and other charges for the use of each airport, including its equipment, technical and other facilities, and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communications facilities and services, have to be made in accordance with the rates and tariffs set by each Contracting Party.
2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay fees higher than those imposed on any other foreign airlines operating similar international air services.

ARTICLE 21

ENVIRONMENTAL PROTECTION

Both Contracting Parties shall support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with Annex (16) to the Convention and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 22

CONSULTATION AND AMENDMENT

1. In a spirit of close co-operation, the two Contracting Parties or their aeronautical authorities shall consult each other from time to time with a view to ensure the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and its Annex thereto.
2. Such consultation shall begin within a period of 30 (thirty) days from the date of the request, unless this period is extended by the agreement of the civil aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. Each Contracting Party has the right at any time to request consultation with the Contracting Party to amend the provisions of this Agreement.
4. The amendments to this agreement shall be made in the form of a separate protocol constituting its integral part and shall enter into force in accordance with the provisions of Article 26 of this Agreement.
5. Notwithstanding the provisions of this Article, the amendments to the Routes Schedule (Annex) attached to this Agreement may be agreed in writing through diplomatic channels between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 23

SETTLEMENT OF DISPUTE

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 30 (thirty) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed

within the period specified, the president of the Council of the ICAO may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. The costs of the arbitration members appointed by the Contracting Parties and their participation in the arbitration shall be borne by the Contracting Parties that have appointed the members of the arbitrators. The costs of the third arbitrator and other general expenses are equally divided between the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under Paragraph (2) of this Article.
5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under Paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke privileges, which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

ARTICLE 24

TERMINATION

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the ICAO (International Civil Aviation Organization).
2. In such case this Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have received 14 (fourteen) days after the receipt of this notice by the ICAO.

ARTICLE 25

REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 26

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the thirtieth (30) day from the receipt of the last written notification through which the contracting parties inform each other in writing through diplomatic channels stating that the internal procedures of both Contracting Parties have ended for the entry into force of this agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at on in duplicate in Turkmen, Mongolian and English languages, all texts being equally authentic. In the case of any divergence in interpretation the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT OF
TURKMENISTAN**

**FOR THE GOVERNMENT OF
MONGOLIA**

ANNEX

ROUTES SCHEDULE

SCHEDULE 1

Routes to be operated by the designated airline(s) of Turkmenistan:

Points in Turkmenistan	Intermediate Points	Points of destination	Points beyond/behind
Any	Any	Any	Any

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Mongolia:

Points in Mongolia	Intermediate Points	Points of destination	Points beyond/behind
Any	Any	Any	Any

SCHEDULE 2

1. Intermediate, beyond/behind points or points in the territory of the other Contracting Party may be operated without any geographical or directional constraints.
2. The services shall be operated with third and fourth freedom traffic rights. Fifth freedom traffic rights may be decided upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.
3. The airlines designated by both Contracting Parties may, on any or all flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services originate or terminate in their respective territories.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of another Contracting Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
5. Points of destination, flight frequency, capacity, aircraft types operated by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services will be decided upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.