

(ПРОЕКТ)

СПОГОДБА

МЕЖДУ

ПРАВИТЕЛСТВОТО НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

И

ШВЕЙЦАРСКИЯ ФЕДЕРАЛЕН СЪВЕТ

ЗА РЕДОВНИ ВЪЗДУШНИ СЪОБЩЕНИЯ

Правителството на Република България и Швейцарският Федерален Съвет (впоследствие наричани "Договарящи се Страни");

Желаейки да съдействат за укрепването на международната авиационна система, основана на пазарна конкуренция между въздухоплавателните предприятия с минимална правителствена намеса и регулиране;

Желаейки да облекчат възможностите за разширяване на международните въздушни съобщения;

Признавайки, че ефективните и конкурентно способни международни въздушни съобщения стимулират развитието на търговията, повишават благосъстоянието на потребителите и ускоряват икономическия растеж;

Желаейки да осигурят на въздухоплавателните предприятия възможности за предоставяне на пътниците и на товародателите на разнообразни варианти на обслужване и стремейки се да поощрят отделните въздухоплавателни предприятия за развитието и прилагането на новаторско и конкурентно ценообразуване;

Желаейки да осигурят максимална степен на безопасност на полетите и авиационна сигурност при осъществяването на международните въздушни съобщения и отново заявявайки за сериозната им загриженост по повод актовете или заплахите, насочени срещу безопасността на въздухоплавателните средства, подлагащи на опасност човешкия живот и имущество, негативно отразяващи се върху осъществяването на въздушните съобщения и подкопаващи увереността на обществото в безопасността на гражданското въздухоплаване

Явявайки се участници в Конвенцията за международна гражданска авиация, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 година;

Се договориха за следното:

Член 1 Определения

1. За целите на настоящата Спогодба и нейното Приложение, освен ако не е договорено друго:
 - а) понятието "Конвенцията" означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на седми декември 1944, година и включва всяко приложение, прието съгласно чл. 90 на тази Конвенция и всяко изменение на приложенията или Конвенцията, съгласно чл. 90 и чл. 94 от същата, дотолкова, доколкото тези приложения и изменения са влезли в сила по отношение на двете Договарящи се Страни;
 - б) понятието "въздухоплавателни власти" означава за Република България - Министерството на транспорта и съобщенията в лицето на Главна Дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", а за Швейцарския Федерален Съвет - Федералната служба за гражданска авиация, или и в двата случая - всяко лице или орган, упълномощени да изпълнява функции, които понастоящем упоменатите власти изпълняват;
 - в) понятието "назначени въздухоплавателни предприятия" означава въздухоплавателно предприятие или предприятия, които една Договаряща се Страна е посочила, съгласно чл. 5 на настоящата Спогодба, за целите на експлоатацията на договорните въздушни линии;
 - г) понятието "договорни линии" означава въздушните услуги за превоз на пътници, товари и поща, отделно или в комбинация предоставяни по определените маршрути;
 - д) понятията "въздушна линия", "международна въздушна линия" "въздухоплавателно предприятие" и "спиране с нетърговски цели" имат значенията придадени им в чл.96 от Конвенцията;
 - е) понятието "тарифа" означава цените, които се заплащат за превоз на пътници, багаж и товари и условията, при които се прилагат тези цени, както и комисионните и другите допълнителни възнаграждения за представителство или продажба на транспортни документи, но без заплащането и условията за превоза на поща;
 - ж) понятието "територия" по отношение на дадена държава има значението, придадено му в чл. 2 на Конвенцията;
 - з) понятието "основно място на дейност" по отношение на въздухоплавателно предприятие означава територията на назначаващата го Договаряща се Страна на която въздухоплавателното предприятие е учредено и регистрирано в качеството му на юридическо лице в съответствие с приложимите национални закони и правила и се характеризира със следните фактори: предприятието осъществява значителен по обем превози; инвестира значителни по обем капиталовложения във физически средства; плаща данък върху дохода; регистрира и базира на тази територия своите въздухоплавателни средства; наема значително количество управленски, технически и експлоатационен персонал състоящ се от граждани на тази Договаряща се Страна.

2. Приложението представлява неделима част от тази Спогодба. Всяко позоваване на Спогодбата се отнася и до Приложението, освен ако не е изрично упоменато по друг начин.

Член 2 Предоставяне на права

1. Всяка Договаряща се Страна предоставя на другата Договаряща се Страна правата, определени в настоящата Спогодба за целите на експлоатацията на международните въздушни линии по маршрутите, определени в маршрутните разписания на Приложението. Оттук нататък, тези линии и маршрути се наричат съответно "договорни линии" и "посочени маршрути".
2. В съответствие с разпоредбите на настоящата Спогодба, на назначените от всяка Договаряща се Страна въздухоплавателни предприятия се предоставят следните права, по време на експлоатацията на международни въздушни линии:
 - а) правото да прелитат без кацане през територията на другата Договаряща се Страна;
 - б) правото да кацат на тази територия с нетърговски цели;
 - в) останалите права, определени в настоящата Спогодба
3. Нищо в разпоредбите на този член няма да се разглежда като предоставяне на право на въздухоплавателните предприятия, назначени от едната Договаряща се Страна, да вземат на територията на другата Договаряща се Страна пътници, багаж, товари и поща за превоз срещу заплащане или наем до друг пункт на територията на тази Договаряща се Страна.
4. Ако поради въоръжен конфликт, политически неуредици или причини, или поради особени и необичайни обстоятелства, назначените въздухоплавателни предприятия на една от Договарящите страни не са в състояние да изпълняват услугите по нормалните си маршрути, другата Договаряща страна трябва да направи всичко възможно, за да улесни по-нататъшното изпълнение на съответните услуги чрез подходящи преобразования на маршрутите, включително и чрез отдаване на необходимите права за съответния времеви период с цел осъществяването на услугите.

Член 3 Упражняване на права

1. Назначените от Договарящите се Страни въздухоплавателни предприятия ползват справедливи и равноправни възможности за конкуренция при експлоатацията на договорните линии предвидени в настоящата Спогодба.
2. Нито една от Договарящите се Страни няма да ограничава правата на което й да е от назначените въздухоплавателни предприятия да извършва международен превоз между съответните територии на Договарящите се страни или между територия на едната от Договарящите се Страни и територии на трети страни.

3. Всяка от Договарящите се Страни позволява на назначените въздухоплавателни предприятия да определят честотата и капацитета на международните въздушни линии, които предлагат, на основата на търговски съображения и според пазарната ситуация. В съответствие с това право нито една от Договарящите се Страни не може едностранно да намалява обема на трафика, честотата, броя на направленията или редовността на линиите, типа или типовете на въздухоплавателните средства, използвани от назначените въздухоплавателни предприятия на другата Договаряща се страна, освен ако това не се налагат поради митнически, технически, експлоатационни или екологични причини при стандартните условия съдържащи се в чл. 15 на Конвенцията.

Член 4 Приложение на закони и разпоредби

1. Законите и разпоредбите на едната Договаряща се Страна, които регулират пристигането на нейна територия и отпътуването от нейна територия на въздухоплавателни средства, заети в международната въздушна навигация, или регулиращи полетите на тези въздухоплавателни средства над нейната територия, ще важат за назначените въздухоплавателни предприятия на другата Договаряща се Страна.
2. Законите и разпоредбите на една от Договарящите се Страни, които регулират влизането, престоя напускането на нейната територия на пътници, екипажи, багаж, карго или поща, както и формалностите относно влизането, излизането, емиграцията и имиграцията, както и митническите и санитарните изисквания, ще важат за пасажери, екипажи, багаж, карго или поща, транспортирани със въздухоплавателно средство на назначените въздухоплавателни предприятия на другата Договаряща се Страна, докато същите се намират на упоменатата територия.
3. Нито една от Договарящите се Страни не може да отдава каквото й да е предпочитание на собствените й въздухоплавателни предприятия по отношение на назначените въздухоплавателни предприятия на другата Договаряща Страна при приложението на законите и разпоредбите, предвидени в този член.

Член 5 Назначаване и предоставяне на разрешение за експлоатация

1. Всяка Договаряща се Страна има право да назначи толкова въздухоплавателни предприятия колкото желае за експлоатация на договорните линии. Такова назначаване се извършва по силата на писмено уведомление до въздухоплавателните власти на двете Договарящи се Страни.
2. След получаване на уведомлението за назначаване въздухоплавателните власти, съгласно разпоредбите на алинеи 3 и 4 на настоящия член, издават без забавяне необходимото разрешение за експлоатация на въздухоплавателните предприятия, назначени от другата Договаряща се Страна.
3. Въздухоплавателните власти на едната Договаряща се Страна могат да поискат от назначените от другата Договаряща се Страна въздухоплавателни предприятия да докажат, че са в състояние да изпълняват условията, предписани от законите и правилниците, които тези власти, съгласно разпоредбите на Конвенцията, нормално прилагат при експлоатацията на международните въздушни линии.

4. Всяка Договаряща се Страна има право да откаже предоставянето на разрешение за експлоатация, упоменато в алинея 2 на този член, или да наложи такива условия, каквито счете за необходими, върху упражняването на правата, определени в чл. 2 на настоящата Спогодба, винаги когато не получи доказателства, че въздухоплавателните предприятия имат основно място на дейност на територията на назначаващата Договарящата се Страна и притежават валидно свидетелство за авиационен оператор издадено от същата Договарящата се Страна.
5. След получаване на разрешението за експлоатация, предоставено според разпоредбите на алинея 2 от този член, назначените въздухоплавателни предприятия може всеки момент да започнат експлоатирането на договорните линии.

Член 6 Анулиране и прекратяване на експлоатационното разрешение

1. Всяка Договаряща се Страна ще има правото да оттегля или прекратява даденото експлоатационно разрешение за ползване на правата, упоменати в чл. 2 от настоящата Спогодба, от назначените въздухоплавателни предприятия на другата Договаряща се Страна или да налага съответни условия за упражняване на тези права, ако:
 - а) няма доказателства, че основното място на дейност на съответните назначени въздухоплавателни предприятия се намира на територията на Договарящата се Страна, която ги е назначила, и че те притежават валидно свидетелство за авиационен оператор, издадено от упоменатата Договаряща се Страна, или
 - б) съответните назначени въздухоплавателни предприятия не спазват или сериозно нарушават законите и разпоредбите на Договарящата се страна, предоставяща правата, или
 - в) съответните назначени въздухоплавателни предприятия не експлоатират договорните линии в съответствие с условията, посочени в настоящата Спогодба.
2. Това право може да се упражнява само след консултация с другата Договаряща страна, освен ако не е необходимо незабавно оттегляне, прекратяване или налагане на условията упоменати в ал. 1 на настоящият член с цел да се прекратят по-нататъшни нарушения на закони и разпоредби.

Член 7 Авиационна сигурност

1. В съответствие с техните права и задължения според международното право Договарящите се Страни препотвърждават, че техните задължения една към друга да защитават сигурността на гражданската авиация от актове на незаконна намеса представлява неразделна част от настоящата Спогодба. Без да ограничават общоприложимостта на техните права и задължения според международното право, Договарящите се Страни дествуват в частност в съответствие с разпоредбите на Конвенцията за престъпленията и определените други актове, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14.09.1963 г., Конвенцията за противодействие на незаконното завземане на въздухоплавателни средства,

подписана в Хага на 16.12.1970 г., Конвенцията за предотвратяване на незаконни актове, насочени срещу сигурността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23.09.1971 г., нейния Допълнителен протокол за предотвратяване на незаконни актове на насилие на летища от международната гражданска авиация, пописан в Монреал на 24.02. 1988 г., както и да съблюдават всяка друга конвенция и протокол, отнасящи се до сигурността на гражданската авиация.

2. Договарящите се Страни трябва при поискване да си оказват всяка необходима помощ за предотвратяване на актове на незаконно завземане на граждански въздухоплавателни средства и на други незаконни актове, насочени против сигурността на тези средства, техните пасажери, екипажи, летища и въздушно-навигационни съоръжения, както и за предотвратяване на всяка друга заплаха за сигурността на гражданската авиация.
3. Договарящите се Страни трябва във взаимните си отношения да действат в съгласие с разпоредбите за авиационна сигурност, установени от Международната организация за гражданска авиация и обособени като Приложения към Конвенцията, в такава степен, в която разпоредбите за сигурност са приложими за Договарящите се Страни; те трябва да изискват екипажите на въздухоплавателни средства с тяхна регистрация или екипажите на въздухоплавателни средства със седалище или постоянно местожителство на тяхна територия и операторите на летищата на техните територии да действат в съгласие с тези разпоредби за авиационната сигурност.
4. Всяка от Договарящите се Страни се съгласява, че едната от Договарящите се Страни може да изиска от операторите на въздухоплавателните средства на другата страна при влизане, заминаване или престой на своя територия да спазват разпоредбите за авиационна сигурност на ал. 3 на този член. Всяка от Договарящите се Страни трябва да осигури ефективното предприемане на адекватни мерки на нейна територия за защитата на въздухоплавателните средства и за контрола на пътниците, екипажите, съоръженията, багажа, каргото и бордовите запаси преди и по време на товаренето и разтоварването. Всяка Договаряща се Страна трябва да отговаря с разбиране на всяко желание, изразено от другата Договаряща се Страна, за разумни специални мерки за сигурност с цел предотвратяването на определена опасност.
5. Ако се случи инцидент или се появи опасност от незаконно отвлечане на гражданско въздухоплавателно средство или други незаконни актове, застрашаващи сигурността на такова средство, пасажерите и екипажа, летищата или навигационните съоръжения, Договарящите се Страни трябва да си помагат като улесняват комуникациите и предприемат други подходящи мерки за бързото и безопасното прекратяване на такъв инцидент или на подобна заплаха.
6. Ако една от Договарящите се Страни има основания да смята, че другата Договаряща се Страна се отклонява от разпоредбите за авиационна сигурност на този член, авиационните власти на тази Страна могат да изискат незабавни консултации с авиационните власти на другата Договаряща се Страна. Ако задоволително споразумение не може да се постигне до петнадесет (15) дена от датата на поискването, то съответната Страна има повод да прекрати, оттегли, ограничи или наложи условия върху експлоатационното разрешение и върху техническите разрешения издадени въздухоплавателните предприятия на другата

Договаряща страна. Ако се налагат спешни действия, Договарящата се Страна може да предприеме временни действия преди изтичането на петнадесет (15) дневния срок.

Член 8 Сигурност на пътните документи

1. Всяка Договаряща се Страна е съгласна да предприеме мерки за гарантиране на сигурността на нейните паспорти и други пътни документи.
2. В това отношение всяка от Договарящите се Страни се съгласява да създаде система за контрол върху законното изработване, издаване, проверка и употреба на паспорти и други пътни документи и документи за самоличност, издадени от или от името на съответната Договаряща се Страна.
3. Всяка Договаряща се Страна също се съгласява да създаде или подобри процедури, които да осигуряват качеството на пътните и личните документи, издадени от съответната страна, да са на такова ниво, че да не може лесно да се злоупотребява с тях и да не могат направо да бъдат незаконно променяни, размножавани или издавани.
4. Съобразно с горните цели всяка Договаряща се Страна трябва да издава своите паспорти и други пътни документи според съответните документи на Международната организация за гражданска авиация.
5. Освен това всяка от Договарящите се страни се съгласява да обменя оперативна информация относно фалишицирани или подправени пътни документи и да сътрудничи с другата Страна за засилване на противодействието срещу престъпленията с пътни документи, включително фалшифицирането или подправянето на пътни документи, употребата на фалшифицирани или подправени пътни документи, употребата на валидни пътни документи от измамници, злоупотребата с автентични пътни документи от истинските им притежатели с цел съучастие в закононарушение и употребата на неправомерно получени пътни документи.

Член 9 Отказ от допуск на пътници без документи и депортирани лица.

1. Договарящите се Страни са съгласни да установят ефективен граничен контрол.
2. В този смисъл всяка Договаряща се Страна е съгласна да прилага стандартите и препоръчителните практики от Приложение 9 (Упростяване) на Конвенцията отнасящи се до пътниците и депортираните лица без документи, на които е забранен достъп до въздухоплавателното средство с цел да се подобри сътрудничеството в борбата против нелегалната миграция.
3. Съгласно горните цели всяка Договаряща страна е съгласна да издаде или да приеме, в зависимост от случая, по-подробно описание на "подправени, фалшифицирани или лъжливи пътни документи или оригинални документи, представени от измамници", описани в Добавка 9 б) към Приложение 9, когато се предприемат мерки според съответните параграфи на Глава 3 от Приложението относно конфискацията на подправени, фалшифицирани или лъжливи пътни документи.

Член 10 Авиационна безопасност

1. Всяка от Договарящите се Страни трябва да признае за валидни действащите удостоверения за летателна годност, сертификати за компетентност и лицензи, издадени или признати за валидни и от другата Договаряща се Страна, за целите на експлоатацията на договорните линии, описани в настоящата Спогодба, ако изискванията за тези сертификати или лицензи отговарят поне на минималните стандарти, установени по силата на Конвенцията.
2. Всяка Договаряща се Страна може да откаже да признае като валидни за целите на прелитане над нейната територия сертификати за компетентност и лицензи дадени на или признати за валидни за гражданите ѝ от другата Договаряща страна или от трета страна.
3. Всяка от Договарящите се Страни може да изиска консултации по всяко време по стандартите за сигурност, прилагани от другата Договаряща страна, в която и да е област отнасящи се до екипажите, въздухоплавателните средства или тяхната експлоатация. Такива консултации трябва да се състоят до тридесет (30) дена след поискването им.
4. Ако след такива консултации една от Договарящите се Страни установи, че другата Договаряща се Страна не поддържа и не управлява ефикасно стандартите за сигурност в която и да е област, така че те не отговарят на минималните изисквания, установени според Конвенцията, първата Договаряща се Страна трябва да уведоми втората Договаряща се Страна за своето заключение и за стъпките, които според нея са необходими за постигането на тези минимални стандарти, а другата Договаряща се Страна трябва да предприеме съответните коригиращи действия. Ако Договарящата страна не предприеме коригиращи действия до петнадесет (15) дена или в рамките на предварително уговорен период, може да бъде приложен чл. 6 от тази Спогодба.
5. Независимо от задълженията по чл. 33 на Конвенцията Договарящите се Страни страните се съгласяват, че всяко собствено или лизинговано по договор въздухоплавателно средство експлоатирано от името на въздухоплавателно предприятие или предприятия на едната Договаряща се Страна по договорните линии от и до територията на другата Договаряща се Страна може, докато пребивава на територията на другата Договаряща се Страна, да бъде предмет на преглед от упълномощени представители на другата Договаряща се Страна, на борда или около въздухоплавателното средство, с цел да се проверят валидността на документите на въздухоплавателното средство, документите на екипажа, състоянието му и неговото оборудване (в този член наречена "рампова проверка"), ако проверката не води до необосновано закъснение.
6. Ако подобна рампова проверка или серия от рампови проверки дадат повод за:
 - а) сериозна загриженост, че едно въздухоплавателно средство или неговата експлоатация не съответстват на минималните стандарти, установени в съответствие с Конвенцията, или

- б) сериозна загриженост, че липсва ефективна поддръжка и администриране на стандартите за сигурност, установени в даден момент в съответствие с Конвенцията, то Договарящата се Страна, извършила проверката, е свободна за целите на чл. 33 от Конвенцията да направи заключение, че изискванията, според които са издадени или признати за валидни сертификатите или лицензите по отношение на това въздухоплавателно средство или екипажа, или изискванията, според които се експлоатира въздухоплавателното средство, не отговарят или са под минималните стандарти, установени в съответствие с Конвенцията.
7. В случай че достъпа за рамповата проверка на едно въздухоплавателно средство експлоатирано от въздухоплавателно предприятие или от името на такова въздухоплавателно предприятие за целите упоменати в ал. 5 на настоящият се откаже от представителя на това въздухоплавателното предприятие или предприятия другата Договаряща се Страна е в правото си да прояви сериозна загриженост от типа на тази посочена в ал. 6 и да направи заключенията, описани в тази алинея.
8. Всяка Договаряща се Страна запазва правото да прекрати или промени експлоатационното разрешение на въздухоплавателното предприятие или предприятия на другата Договаряща се Страна веднага в случай, че първата Договаряща се Страна заключи вследствие на рампова проверка, на серия от рампови проверки, на отказ за рампова проверка, на консултация или по друг начин, че непосредствени действия са необходими за сигурността при експлоатацията.
9. Всяко действие на една от Договарящите се Страни съгласно горните ал. 4 или ал. 8 трябва да бъде прекратено, щом породилата го причина престане да съществува.

Член 11 Лизинг

1. Всяка от Договарящите се страни може да препятствува употребата на лизинговани въздухоплавателни средства за експлоатация на договорните линии по настоящата Спогодба, в случай че не се спазват разпоредбите на чл. 7 (Сигурност) и чл. 10 (Безопасност).
2. Вземайки предвид разпоредбата на ал.1, на настоящият член, назначените въздухоплавателни предприятия на всяка от Договарящите се страни могат да ползват въздухоплавателни средства (или въздухоплавателни средства и екипажи), взети на лизинг от която и да компания, включително други въздухоплавателни предприятия, при условие, че това няма да доведе до реализация от въздухоплавателното предприятие лизингодател на търговски права, които то не притежава.

Член 12 Освобождаване от митни сборове и данъци

1. Въздухоплавателното средство, експлоатирано по международни линии от въздухоплавателните предприятия, назначени от едната Договаряща се Страна, както и тяхното постоянно бордово оборудване, запаси от гориво и смазочни масла, продоволствие включващо храна, напитки и тютюневи изделия, превозвани на борда им, при влизането в територията на другата Договаряща се Страна, се освобождават от всякакви митни сборове или данъци при условие, че това оборудване, запаси и продоволствие остават на борда на въздухоплавателните средства до тяхното реекспортиране.

2. Освобождаване от такива данъци и митни сборове, с изключение на плащанията за извършени услуги, се прилага също и за:
 - а) бордови запаси, взети на борда от територията на едната Договаряща се Страна, които са в границите, фиксирани за такива запаси от властите на тази Договаряща се Страна, и предназначени за използване на борда на въздухоплавателните средства, експлоатирани по международна линия от въздухоплавателното предприятие, назначено от другата Договаряща се Страна;
 - б) резервни части и постоянното бордово оборудване, внесени на територията на едната Договаряща се Страна, за нуждите на техническото обслужване или ремонт на въздухоплавателни средства, експлоатирани по международни линии;
 - в) гориво и смазочни материали за нуждите на въздухоплавателното предприятие, назначено от едната Договаряща се Страна, предназначени за зареждане на въздухоплавателни средства, експлоатирани по международни линии, дори когато тези запаси се използват за част от пътуването, извършвано над територията на Договарящата се Страна, където те са били взети на борда.
 - г) необходимите документи, използвани от въздухоплавателното предприятие, назначено от едната Договаряща се Страна, включително документи за превоз, авиотоварителници и рекламни материали, както и моторни превозни средства, материали и оборудване, които могат да се използват от назначените въздухоплавателни предприятия за търговски и експлоатационни цели в зоната на летището при условие, че тези материали и оборудване обслужват превоза на пътници и товари.
3. Обичайното преносимо по въздуха оборудване, както и материалите и запасите, които се задържат на борда на въздухоплавателните средства, експлоатирани от въздухоплавателните предприятия, назначени от едната Договаряща се Страна, могат да бъдат разтоварени на територията на другата Договаряща се Страна само с одобрението на митническите органи на тази територия. В такъв случай, те могат да бъдат поставени под надзора на въпросните органи до момента, когато бъдат реекспортирани или по друг начин освободени, според разпоредбите на митническите органи.
4. Освобождаването, предвидено по настоящия член, се прилага и при положение, че въздухоплавателните предприятия, назначени от която и да е Договаряща се Страна, са сключили споразумения с други въздухоплавателни предприятия за заемане или трансфер на територията на другата Договаряща се Страна на позициите, определени в ал. 1 и ал. 2 на този член, при условие, че тези други въздухоплавателни предприятия също се ползват от такова освобождаване, предоставено от тази друга Договаряща се Страна.

Член 13 Директен транзит

Към пътниците, багажите, товарите и пощата, преминаващи транзит през територията на една от Договарящите се Страни и оставащи в зоната на летището, определена за тази цел, се прилага опростен митнически контрол, с изключение на мерките за сигурност за предотвратяване на незаконни действия, насочени против безопасността на гражданската авиация, против въздушното пиратство, за предотвратяване на контрабандата на упойващи и психотропни вещества. Багажа и товара в директен транзит се освобождава от митни сборове и други подобни данъци.

Член 14 Потребителски такси

1. Всяка Договаряща се Страна полага усилия компетентните ѝ власти да налагат или да разрешават налагането на справедливи и разумни летищни и други такси за обслужване на въздухоплавателните предприятия, назначени от другата Договаряща се Страна. Тези такси трябва да са икономически обосновани.
2. Таксите за използване на летищни и аеронавигационни съоръжения и услуги, предлагани от едната Договаряща се Страна на назначените въздухоплавателни предприятия на другата Договаряща се Страна, не трябва да са по-високи от тези, които се заплащат от нейните национални въздухоплавателни средства, опериращи по редовни международни линии.
3. Всяка Договаряща се Страна поощрява консултациите между компетентните власти или органи, определящи таксите, на своята територия и назначените въздухоплавателни предприятия, използващи услугите и съоръженията, както и да ги поощрява в обмяната на информация, която може да е необходима за един поточен и разумен преглед на таксите според принципите на ал. 1 и ал. 2 на този член. Всяка Договаряща се Страна трябва да поощри властите, определящи таксите, да уведомяват навреме потребителите за всяко предложение за промяна на потребителските такси, за да могат потребителите да изкажат мнението си преди настъпване на промените.

Член 15 Търговски дейности

1. Назначените въздухоплавателни предприятия на едната Договаряща се Страна имат правото да поддържат на територията на другата Договаряща се Страна свои представителства. Тези представителства могат да се състоят от търговски, оперативен и технически персонал, който може да включва доведени или местни служители.
2. По отношение на търговските дейности се прилага принципа за реципрочност. Компетентните власти на всяка от Договарящите се Страни предприемат всичко необходимо представителствата на въздухоплавателните предприятия, назначени от другата Договаряща се Страна, да могат системно да извършват своята дейност.
3. По-специално, всяка Договаряща се Страна предоставя на въздухоплавателните предприятия, назначени от другата Договаряща се Страна, правото да извършват продажби на услуги за въздушен превоз на нейна територия директно, а по усмотрение на въздухоплавателните предприятия, и посредством техни агенти. Въздухоплавателните предприятия имат правото да продават такива услуги и всяко

лице може свободно да ги закупи във валутата на съответната територия или в свободно конвертируема валута на други страни.

4. Назначените въздухоплавателни предприятия на която и да е от Договарящите се Страни могат да сключват маркетингови споразумения, като блокирано пространство, общ код или други търговски споразумения с въздухоплавателни предприятия на всяка от Договарящите се Страни или въздухоплавателни предприятия от трети страни, при условие, че такива въздухоплавателни предприятия притежават съответните пълномощия.

Член 16 Обмяна и превод на доходи

Назначените въздухоплавателни предприятия на всяка от Договарящите се Страни имат правото да обменят и превеждат в своята страна, по официалния обменен курс, остатъка от приходите, след приспадане на дължимите разходи, набрани съответно от превоза на пътници, багаж, товари и поща. В случай, че разплащанията между Договарящите се Страни се уреждат от специално споразумение, се прилага това специално споразумение.

Член 17 Тарифи

1. Всяка Договаряща се Страна може да изиска уведомяване или регистрация пред нейните авиационни власти на тарифите предлагани по международните въздушни линии, експлоатирани по силата на настоящата Спогодба.
2. Без да се ограничава действието на общата конкурентоспособност и на закона за потреблението във всяка Договаряща се Страна, намесата на Договаряща се Страна се ограничава до:
 - а) предотвратяване на неразумни дискриминационни тарифи и практики;
 - б) защита на потребителите от прекалено високи или прекалено ограничаващи тарифи вследствие на злоупотреба с доминираща позиция или вследствие на съгласувани действия между въздушните превозвачи; и
 - в) защита на назначените въздухоплавателни предприятия от тарифи, които са изкуствено занижени поради директна или недиректна правителствена субсидия или помощ.
3. Нито една от Договарящите се Страни не предприема едностранни действия за предотвратяване въвеждането или продължаването на тарифа, предложена за въвеждане или вече въведена от назначените въздухоплавателни предприятия на която и да е от Договарящите се Страни по международните въздушни линии между териториите на Договарящите се Страни. Ако някоя от Договарящите се Страни смята, че тази тарифа е неправомерна по силата на този член, тя трябва да изиска консултации с другата Договаряща се Страна и да я уведоми за причините на своето недоволство в четиринадесетдневен (14) срок от получаване на уведомлението или регистрацията на тарифата. Тези консултации трябва да се състоят не по-късно от четиринадесет (14) дена след отправяне на поискването. Непостигането на двустранно споразумение, не е пречка тарифата да бъде въведена или да продължи да се прилага.

Член 18 Предоставяне на разписанията

1. Всяка Договаряща се Страна може да изиска уведомяване на своите въздухоплавателни власти за евентуалните разписания на назначените въздухоплавателни предприятия на другата Договаряща се Страна не по-късно от петнадесет (15) дена преди започване на експлоатацията на договорните линии. Същата процедура важи и при всички изменения на разписанията.
2. За допълнителни полети, които назначените въздухоплавателни предприятия на дадена Договаряща се Страна искат да предложат в рамките на договорните линии, но извън одобреното разписание, трябва да се поиска предварително разрешение от въздухоплавателните власти на другата Договаряща се страна. Такава молба обикновено се подава два (2) работни дни преди започването на такива полети.

Член 19 Разпоредба за статистиката

Въздухоплавателните власти на двете Договарящи се Страни трябва при поискване периодично да обменят статистическа информация или друга подобна информация относно трафика превозван по договорните линии.

Член 20 Консултации

Всяка Договаряща се Страна може да изиска по всяко време консултации във връзка с приложението, тълкуването, изпълнението или изменението на настоящата Спогодба. Подобни консултации, които могат да се провеждат между въздухоплавателните власти, трябва да започнат на възможната най-ранна дата, но не по-късно от шестдесет (60) дена след датата, на която другата Договаряща се Страна е получила писмената молба за консултация, освен ако не е договорено друго между Договарящите се Страни. По време на такива консултации всяка Договаряща се Страна трябва да представи доказателства в подкрепа на своята позиция с цел да допринесе за информативни, рационални и икономически решения.

Член 21 Разрешаване на спорове

1. Всеки спор, възникнал по настоящата Спогодба, който не може да бъде разрешен чрез директни преговори или по дипломатически пътища, трябва по искане на една от Договарящите се Страни да бъде представен пред арбитражен съд.
2. В такъв случай всяка от Договарящите се Страни трябва да назначи арбитър, а двамата арбитри избират председател с националност от трета държава. Ако два (2) месеца след като едната от Договарящите се Страни е избрала своя арбитър, а другата все още не е избрала своя, или, ако през месеца след избирането на втория арбитър двамата арбитри не са могли да изберат председател, всяка от Договарящите страни може на поиска Президентът на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване да направи необходимия избор.
3. Арбитражният съд уточнява процедурата и начина на разпределение на разходите по делото.
4. Договарящите се Страни трябва да се съобразят с всяко решение, което е резултат от прилагането на този член.

Член 22 Изменение

1. Ако някоя от Договарящите се Страни реши да измени която й да е разпоредба на настоящата Спогодба, то това изменение, ако е договорено и от двете Договарящи се Страни, се прилага временно от датата на подписване и влиза в сила, след като Договарящите се Страни взаимно се уведомят за изпълнението на конституционните си процедури
1. В случай, че една от Договарящите се Страни счете за желателно да се измени която и да е разпоредба на настоящата Спогодба, то това изменение, ако е договорено между Договарящите се Страни, влиза в сила съгласно разпоредбата на чл. 25 от настоящата Спогодба.
2. Изменения на Приложението на настоящата Спогодба могат да се договарят директно между въздухоплавателните власти на Договарящите се Страни. Те ще се предлагат временно от датата на договарянето им и влязат в сила при потвърждаването им чрез дипломатични ноти.
3. В случай на сключване на обща многостранна конвенция за въздушния транспорт, в която са обвързани и двете Договарящи се Страни, настоящата Спогодба се изменя така, че да е в съответствие с разпоредбите на такава конвенция.

Член 23 Прекратяване

1. Всяка Договаряща се Страна може по всяко време да уведоми писмено другата Договаряща се Страна за решението си да прекрати действието на настоящата Спогодба. Такова уведомление ще бъде незабавно съобщено и на Международната организация за гражданско въздухоплаване.
2. Спогодбата прекратява действието си при приключване на периода на едно разписание, в рамките на което изтичат 12 (дванадесет) месеца от датата на получаване на уведомлението, освен ако уведомлението бъде отеглено посредством взаимно споразумение между Договарящите се Страни преди изтичането на този срок.
3. При липса на потвърждение от другата Договаряща се Страна за получаване на уведомлението, то се счита за получено 14 (четиринадесет) дни след датата, на която Международната организация за гражданско въздухоплаване е получила съобщението за прекратяване на Спогодбата.

Член 24 Регистрация

Настоящата Спогодба и всички изменения към нея се регистрират в Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Член 25 Влизане в сила

Настоящата Спогодба ще бъде прилагана временно от датата на подписването и ще прекрати действието на Спогодбата между Конфедерация Швейцария и Народна Република България от 19.12.1967 г. Спогодбата ще влезе в сила след като

Договарящите Страни се уведомят взаимно за изпълнението на конституционните си формалности по отношение на сключване и влизане на сила на международни договори.

(Настоящата Спогодба е подписана за неограничен период от време и влиза в сила 30 дни след получаване на втората от Дипломатическите ноти, разменени между двете Договарящите се Страни потвърждаваща, че тяхните съответни вътрешните изисквания за влизане в сила на настоящата Спогодба са изпълнени.)

С влизането си в сила настоящата Спогодба заменя Спогодбата между Швейцария и Народна република България от 19.12.1967 г.

(С влизането в сила на тази Спогодба се прекратява действието на "Спогодбата между Конфедерация Швейцария и Народна република България за редовен въздушен транспорт, подписана в София на 19 декември 1967 г.)

В уверение на това, че долуподписаните, надлежно упълномощени от съответните им Правителства, са подписаха настоящата Спогодба.

ПОДПИСАНА в на.....в два екземпляра всеки на български, немски и английски език, като всички текстове имат еднаква сила. При разногласие при тълкуването на настоящата Спогодба, Договарящите се Страни ще се придържат към текста на английски език.

За Правителството на Република България:

За Швейцарския Федерален Съвет:

П Р И Л О Ж Е Н И Е

МАРШРУТНИ РАЗПИСАНИЯ

А. Маршрути, по които могат да бъдат експлоатирани договорните линии от назначените въздухоплавателни предприятия на Република България:

От точки зад България през точки в България през междинни точки в Европа до точки в Швейцария и точки зад Швейцария в Европа.

(От пунктове в България през 3 междинни пункта в Европа до пунктове в Швейцария.)

Б. Маршрути, по които могат да бъдат експлоатирани договорните линии от назначените въздухоплавателни предприятия на Швейцарския Федерален Съвет:

От точки зад Швейцария през точки в Швейцария през междинни точки в Европа до точки в България и точки зад България в Европа.

(От пунктове в Швейцария през 3 междинни пункта в Европа до пунктове в България.)

БЕЛЕЖКИ:

Назначените въздухоплавателни предприятия на Договарящите се Страни могат по свое желание по време на някои или всички полети да:

1. Извършват полети в едната или в двете посоки;
2. Комбинират различни номера на полети в една летателна операция;
3. ~~Обслужват междинните и откъдните точки и точките на територията в Договарящите страни по маршрутите в произволна комбинация и порядък;~~
4. Избягват спиране в някои пункт или пунктове;
5. Прехвърлят превоза от едно свое въздухоплавателно средство на друго свое въздухоплавателно средство във всеки пункт от маршрутите; и
6. ~~Обслужват точки откъд точките в своята територия без или със смяна на въздухоплавателното средство или номера на полета и могат да поддържат и рекламират подобни услуги, както и директни услуги; без ограничение на посоката и географската област и без загуба на права за превоз, по принцип разрешен по силата на тази Спогодба; в случай, че се обслужва точка на територията на една от Договарящите Страни, назначила въздухоплавателните предприятия.~~

(DRAFT)

A G R E E M E N T

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BULGARIA

AND

THE SWISS FEDERAL COUNCIL

RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES

The Government of the Republic of Bulgaria and the Swiss Federal Council (hereinafter, "the Contracting Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

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

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 jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

1. For the purpose of the present Agreement and its Annex, unless otherwise agreed:
 - a. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 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 Republic of Bulgaria the Ministry of Transport and Communications in the person of the Directorate General of Civil Aviation Administration, and in the case of the Swiss Federal Council, the Federal Office for Civil Aviation, or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - c. The term "designated airlines" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 5 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;
 - d. The term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
 - e. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - f. The term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
 - g. 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.
 - h. (The term "principal place of business" in relation to an airline means the territory of designating Contracting Party where airline is established and

incorporated in accordance with relevant national laws and regulations, and includes such factors as: the airline has a substantial amount of its operations and capital investment in physical facilities in the territory of the designating Party, pays income tax, registers and bases its aircraft there, and employs a significant number of nationals in managerial, technical and operational positions.)

2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

Article 2 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of the present Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:
 - a. the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - c. the rights otherwise specified in this Agreement.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are 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, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 3 Exercise of Rights

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to compete in providing the agreed services covered by the present Agreement.
2. Neither Contracting Party shall restrict the right of each of the designated airlines to carry international traffic between the respective territories of the Contracting Parties or between the territory of one Contracting Party and the territories of third countries.
3. Each Contracting Party shall allow the designated airlines to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, number of destinations 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 Convention.

Article 4 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 airlines of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 5 Designation and Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines of the other Contracting Party the necessary operating authorisation.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to prove that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines, have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party.
5. Having received the operating authorisation, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airlines may at any time operate the agreed services.

Article 6 Revocation and Suspension of Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
 - a. it has no proof that the said airlines, have their principal place of business in the territory, of the Contracting Party designating them and hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party, or

- b. the said airlines fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
 - c. the said airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

Article 7 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 the present 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, 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 and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
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. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of

airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may 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, 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.
6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 8 Security of Travel Documents

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.

3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.
4. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with the respective documents of the International Civil Aviation Organisation.
5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

Article 9 Inadmissible and Undocumented Passengers and Deportees

1. Each Contracting Party agrees to establish effective border controls.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to implement the Standards and Recommended Practices of Annex 9 (Facilitation) to the Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.
3. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party agrees to issue, or to accept, as the case may be, the better relating to "fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or genuine documents presented by imposters" set out in Appendix 9 b) to Annex 9, when taking action under relevant paragraphs of Chapter 3 of the Annex regarding the seizure of fraudulent, falsified or counterfeit travel documents.

Article 10 Aviation Safety

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the agreed services provided for in the present Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be

established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by a third country.
3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
4. 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 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 that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 6 of this Agreement.
5. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the 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 another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised 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.
6. 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.
7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the 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 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
8. 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.
9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 11 Leasing

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this agreement which does not comply with Articles 7 (Security) and 10 (Safety).
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Article 12 Exemption of Duties and Taxes

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.
2. Shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges corresponding to the services rendered:
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
 - b. spare parts and normal board equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;
 - c. fuel and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board;
 - d. the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

3. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 13 Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, unless security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotic drugs require differently, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 14 User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airlines of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.
2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by its national aircraft operating on scheduled international services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the designated airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the designated airlines to 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 encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before charges are made.

Article 15 Commercial Activities

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff which may consist of transferred or locally engaged personnel.
2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.
3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airlines' discretion, through its agents. The airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.
4. The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that such airlines hold the appropriate operational authorisation.

Article 16 Conversion and Transfer of Revenues

The designated airlines shall have the right to convert and remit to their country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

Article 17 Tariffs

1. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs for international air services operated pursuant to the present Agreement.

2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Party shall be limited to:
 - a. prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b. protect consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
 - c. protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Article 18 Time-table Submission

1. Each Contracting Party may require notification to its aeronautical authorities of the envisaged time-tables by the designated airlines of the other Contracting Party no less than fifteen (15) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airlines of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working-days before operating such flights.

Article 19 Provision of Statistics

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 20 Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

Article 21 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a president, national of a third State. If within two (2) months after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to proceed with the necessary nominations.
3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.
4. The Contracting Parties shall comply with any decision delivered in application of this Article.

Article 22 Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall be applied provisionally from the date of its signature and enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional procedures.
1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall enter into force under the terms of Article 25 of this Agreement
2. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

Article 23 Termination

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organisation.
2. The Agreement shall terminate at the end of a time-table period during which twelve (12) months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.
3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organisation will have received communication thereof.

Article 24 Registration

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 25 Entry into Force

The present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and suspend the application of the Agreement between Switzerland and the People's Republic of Bulgaria, dated 19 December 1967. It enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

(This Agreement has been signed for an indefinite period and shall enter into force 30 days after the receipt of second of the Diplomatic Notes exchanged by both Contracting Parties confirming that their respective internal requirements for entry into force of this Agreement have been fulfilled.)

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Agreement between Switzerland and the People's Republic of Bulgaria, dated 19 December 1967

(The entry into force of this Agreement terminates the " Agreement relating to Scheduled Air Services between Switzerland and the People's Republic of Bulgaria, signed at Sofia on 19 December 1967.)

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at on this..... day of in the, Bulgarian, German and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation of the present Agreement the Contracting Parties shall abide by English text.

For the Government of the Republic of Bulgaria:

For the Swiss Federal Council:

ANNEX
ROUTE SCHEDULES

A. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Bulgaria:

From points behind Bulgaria via points in Bulgaria via any intermediate points in Europe to any points in Switzerland and any points beyond in Europe.

~~(From points in Bulgaria via 3 intermediate points in Europe to points in Switzerland.)~~

B. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:

From points behind Switzerland via points in Switzerland via any intermediate points in Europe to any points in Bulgaria and any points beyond in Europe.

~~(From points in Switzerland via 3 intermediate points in Europe to points in Bulgaria.)~~

NOTES:

The designated airlines of either Contracting Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. ~~(Serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;)~~
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. ~~(Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under the present Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airlines.)~~