

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République de Bulgarie relatif au trafic aérien de lignes

Conclu le 11 mai 2005

Entré en vigueur par échange de notes le 6 janvier 2008

(Etat le 6 janvier 2008)

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République de Bulgarie,

(ci-après «les Parties contractantes»);

désireux de promouvoir un système de transport aérien international basé sur la concurrence entre les compagnies d'aviation sur un marché soumis à un minimum d'interventions et de réglementations étatiques;

désireux de faciliter le développement des services aériens internationaux;

reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux encouragent le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et expéditeurs de marchandises un éventail de prestations, et soucieux d'encourager les entreprises de transport aérien à établir et à introduire des prix innovateurs et concurrentiels;

désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans les services aériens internationaux, et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, affectent les opérations du transport aérien et minent la confiance du public dans la sûreté de l'aviation civile; et

en tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale², ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement:

RO 2008 1873

¹ Le texte original allemand est publié, sous le même chiffre, dans l'édition allemande du présent recueil.

² RS 0.748.0

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'art. 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux art. 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements soient applicables pour les deux Parties contractantes;
 - b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et en ce qui concerne la République de Bulgarie, la Direction générale de l'aviation civile, ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
 - c. l'expression «entreprises désignées» signifie une ou des entreprises que l'une des Parties contractantes a désignées et autorisées, conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
 - d. l'expression «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport des passagers, du fret et des envois postaux, séparé ou en combinaison;
 - e. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;
 - f. l'expression «territoire», se rapportant à un Etat, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention;
 - g. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour les agences ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux;
 - h. l'expression «principal établissement», se rapportant à une entreprise de transport aérien, signifie le lieu où l'entreprise désignée est établie et constituée conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, où elle a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles, où elle paie l'impôt sur les sociétés et immatricule et base ses aéronefs, et où elle emploie un nombre significatif de ressortissants dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.
2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

Art. 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:
 - a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
 - b. du droit d'effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire;
 - c. des droits qui sont spécifiés d'une autre manière dans le présent Accord.
3. Aucune disposition du présent article n'est interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, leurs bagages, du fret ou des envois postaux à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.
4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant provisoirement ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Art. 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficient de possibilités égales et équitables d'assurer en concurrence les services convenus régis par le présent Accord.
2. Aucune Partie contractante ne restreint le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire de l'une des Parties contractantes et les territoires de pays tiers.
3. Chaque Partie contractante autorise les entreprises désignées à déterminer les fréquences et les capacités sur les services aériens internationaux qu'elle offre sur la base des considérations commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, les fréquences, le nombre de destinations ou la régularité des services, le type ou les types d'aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales, à des conditions identiques et conformes à l'art. 15 de la Convention.

Art. 4 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, bagages, marchandises ou envois postaux – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires – s'appliquent aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.
3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

Art. 5 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
2. Sous réserve des dispositions des ch. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.
4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des privilèges spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque lesdites autorités ne possèdent pas la preuve que les entreprises sont constituées et ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent des licences de transporteur aérien valides délivrées par cette dernière Partie contractante.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter tout service convenu.

Art. 6 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, aux conditions qu'elles jugent nécessaires, si:
 - a. elles ne possèdent pas la preuve que les entreprises sont constituées et ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent des licences de transporteur aérien valides délivrées par cette dernière Partie contractante, ou si
 - b. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits, ou si
 - c. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.
2. Un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante, à moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au ch. 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Art. 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs³, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁴, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁵, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale⁶, signé à Montréal le 24 février 1988 et de tout autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation auxquels les Parties contractantes adhéreront.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les détournements d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

³ RS 0.748.710.1

⁴ RS 0.748.710.2

⁵ RS 0.748.710.3

⁶ RS 0.748.710.31

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au ch. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'arrivée, le départ ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace de détournement d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des membres d'équipage, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées pour mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si aucun arrangement satisfaisant ne peut être obtenu dans les quinze (15) jours suivant la date d'une telle demande, il y aura un motif suffisant pour différer, révoquer ou limiter les autorisations d'exploitation et les autorisations techniques des entreprises de cette Partie contractante, ou pour leur imposer des conditions. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de quinze (15) jours.

Art. 8 Sûreté des documents de voyage

1. Chaque Partie contractante convient d'adopter des mesures pour garantir la sûreté de ses passeports et autres documents de voyage.

2. À cet égard, chaque Partie contractante convient d'établir des contrôles sur la création légitime, la délivrance, la vérification et l'utilisation des passeports et autres documents de voyage et des documents d'identité délivrés par elle ou en son nom.

3. Chaque Partie contractante convient aussi d'établir ou d'améliorer des procédures pour que les documents de voyage et les documents d'identité qu'elle délivre soient d'une qualité telle qu'ils ne puissent pas être facilement utilisés de façon abusive ni être facilement altérés, reproduits ou émis de façon illégale.

4. Dans le cadre des objectifs énoncés ci-dessus, chaque Partie contractante délivre ses passeports et autres documents de voyage conformément aux documents pertinents de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

5. Les Parties contractantes conviennent en outre d'échanger des renseignements pratiques sur les documents de voyage faux ou contrefaits et de coopérer entre elles pour renforcer la lutte contre la fraude en matière de documents de voyage, notamment la falsification et la contrefaçon de documents, l'utilisation de documents falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de documents valides par des imposteurs, l'usage indu de documents authentiques par leurs titulaires légitimes afin de faciliter la commission d'un délit et l'utilisation de documents expirés, annulés ou obtenus frauduleusement.

Art. 9 Passagers non admissibles ou sans documents et déportés

1. Chaque Partie contractante convient d'établir des contrôles frontaliers efficaces.

2. À cet égard, chaque Partie contractante convient d'appliquer les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 (Facilitation) à la Convention relatives aux passagers non admissibles ou sans documents et aux déportés, afin de renforcer la coopération dans la lutte contre la migration illégale.

3. Dans le cadre des objectifs ci-dessus, chaque Partie contractante convient de délivrer ou d'accepter, selon le cas, la lettre relative à des «documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux ou à des documents authentiques présentés par des imposteurs» dont l'énoncé figure à l'al. b) de l'Appendice 9 de l'Annexe 9, lorsqu'elle agit en vertu des paragraphes pertinents du Chap. 3 de l'Annexe concernant la saisie des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux.

Art. 10 Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux convenus dans le présent Accord et qui sont encore en vigueur, à condition que les exigences requises pour obtenir ces documents correspondent au moins aux exigences minimales en vigueur conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'art. 6 du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par les entreprises d'une des Parties contractantes ou dans le cadre d'un contrat de location, en leur nom, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à :

- a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou
- b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du ch. 5 ci-dessus est refusé par un représentant de la ou des entreprises de transport aérien, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le ch. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même chiffre.

8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

9. Toute mesure prise par une Partie contractante en conformité avec le ch. 4 ou 8 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Art. 11 Location

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués qui ne satisfont pas aux dispositions des art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 10 (Sécurité).
2. Sous réserve du ch. 1, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Art. 12 Exonération des droits et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.
2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:
 - a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
 - b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord importés sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
 - c. les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués;
 - d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout véhicule, matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et du fret.
3. Les équipements de bord usuels, ainsi que les réserves et les pièces de rechange se trouvant à bord des aéronefs employés par les entreprises désignées d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. En ce

cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces autorités douanières jusqu'à ce qu'ils quittent le territoire de ladite Partie contractante ou qu'il en soit disposé autrement conformément aux règlements douaniers.

4. Les exemptions prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux ch. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie contractante.

Art. 13 Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, de piraterie aérienne et de contrebande de drogues narcotiques. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et d'autres taxes similaires.

Art. 14 Redevances d'utilisation

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces redevances sont fondées sur des principes de saine économie.

2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. Chaque Partie contractante favorise les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière de taxes sur son territoire et les entreprises désignées utilisant les services et les équipements, et encourage ces autorités ou ces organes et ces entreprises désignées à échanger les informations requises pour permettre d'examiner avec précision le caractère raisonnable des redevances en conformité avec les principes énoncés aux ch. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en la matière pour qu'elles informent les usagers dans un délai raisonnable des propositions visant à modifier les redevances d'utilisation, afin qu'ils puissent donner leur avis avant la mise en vigueur des nouvelles redevances.

Art. 15 Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises ont le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne est libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements de coopération commerciale, notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes, ou d'autres arrangements commerciaux, avec des entreprises désignées de chaque Partie contractante ou avec des entreprises de pays tiers, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée.

Art. 16 Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées ont le droit de convertir et de transférer dans leur pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

Art. 17 Tarifs

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec le présent Accord soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques.

2. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limite:

- a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et
- c. protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas grâce à des subsides gouvernementaux directs ou indirects ou à des aides.

3. Les Parties contractantes ne prennent aucune mesure unilatérale afin d'empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé d'être appliqué ou appliqué par les entreprises désignées de chaque Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de négociations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la

soumission. De telles négociations ont lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif est appliqué ou il reste en vigueur.

Art. 18 Approbation des horaires

1. Chaque Partie contractante peut demander aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, qu'elles notifient aux autorités aéronautiques de la première Partie contractante les horaires envisagés au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Elle fera de même pour toute modification de cet horaire.

2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, ces entreprises demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins cinq (5) jours ouvrables avant l'exécution des vols.

Art. 19 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

Art. 20 Consultations

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent toutefois commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement. Chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

Art. 21 Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, est soumis, à la requête de l'une des Parties contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Dans un tel cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux (2) mois après que l'une des Parties contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure et décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.
4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du présent article.

Art. 22 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties contractantes, entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités légales.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ils sont appliqués provisoirement dès le jour où ils auront été convenus et entrent en vigueur lorsqu'ils auront été confirmés par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Art. 23 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'Accord prend fin au terme d'une période d'horaire, étant entendu qu'un délai de douze (12) mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.
3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Art. 24 Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 25 Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur trente (30) jours après réception de la seconde des notes diplomatiques échangées entre les deux Parties contractantes attestant l'accomplissement de leurs obligations légales respectives pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

L'Accord entre la Confédération Suisse et la République Populaire de Bulgarie relatif aux transports aériens réguliers⁷, signé à Sofia le 19 décembre 1967, prend fin dès l'entrée en vigueur du présent Accord.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Sofia, en double exemplaire, le 11 mai 2005, en langues anglaise, bulgare et allemande, les trois (3) textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:

Rudolf Knoblauch

Pour le Gouvernement
de la République de Bulgarie:

Nikolay Vassilev

⁷ [RO 1969 715]

Tableaux de routes

A. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Bulgarie peuvent exploiter des services aériens:

De points en Bulgarie via un point intermédiaire quelconque en Europe à un point quelconque en Suisse et un point quelconque au-delà en Europe.

B. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens:

De points en Suisse via un point intermédiaire quelconque en Europe à un point quelconque en Bulgarie et un point quelconque au-delà en Europe.

Notes:

Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent, à leur convenance, sur chaque vol ou sur tous les vols:

1. Exécuter des vols dans l'une ou dans les deux directions;
2. Combiner différents numéros de vol pour une seule et même opération;
3. Ne pas faire escale à n'importe quel point;
4. En tous points, transférer du trafic entre ses propres aéronefs.

