

**No. 36687**

---

**Bulgaria  
and  
Latvia**

**Agreement between the Government of the Republic of Bulgaria and the Government of the Republic of Latvia concerning air services between and beyond their respective territories (with annex). Warsaw, 19 May 1999**

**Entry into force: 15 March 2000 by notification, in accordance with article 22**

**Authentic texts: Bulgarian, English and Latvian**

**Registration with the Secretariat of the United Nations: Bulgaria, 20 June 2000**

---

**Bulgarie  
et  
Lettonie**

**Accord entre le Gouvernement de la République de Bulgarie et le Gouvernement de la République de Lettonie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Varsovie, 19 mai 1999**

**Entrée en vigueur : 15 mars 2000 par notification, conformément à l'article 22**

**Textes authentiques : bulgare, anglais et letton**

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Bulgarie, 20 juin 2000**

[ LATVIAN TEXT — TEXTE LETTON ]

Bulgārijas Republikas valdības  
uu  
Latvijas Republikas valdības  
**N O L Ī G U M S**

par gaisa satiksmi  
starp to valstu attiecīgajām teritorijām un aiz to robežām

Bulgārijas Republikas valdība un Latvijas Republikas valdība  
(turpmāk – Līgumslēdzējas Puses),

būdamas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta  
Čikāgā, 1944.gada 7.decembrī, dalībnieces;

apliecinot savu vēlēšanos veicināt starptautiskās civilās aviācijas  
attīstību;

vēloties izveidot gaisa satiksmi starp attiecīgajām to valstu teritorijām un  
aiz to robežām;

ir nolēmušas noslēgt šo Nolīgumu un vienojas par sekojošo:

**1.pants**  
**DEFINĪCIJAS**

Tulkojot un piemērojot šo Nolīgumu, ja nav paredzēts citādi:

- a) termins "*Konvencija*" nozīmē Konvenciju par starptautisko civilo  
aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944.gada 7.decembrī, un  
ietver jebkuru pielikumu, kas pieņemts saskaņā ar šīs Konvencijas  
90.pantu un jebkuru pielikuma vai Konvencijas grozījumu, kas  
pieņemts saskaņā ar 90. un 94. pantu, ciktāl šie pielikumi un  
grozījumi ir piemērojami abām Līgumslēdzējām Pusēm;
- b) termins "*aviācijas institūcijas*" Bulgārijas Republikas valdības  
gadījumā nozīmē Transporta ministriju, Civilās aviācijas institūcijas  
un Latvijas Republikas valdības gadījumā – Satiksmes ministriju vai  
abos gadījumos – jebkuru juridisku vai fizisku personu, kas pilnvarota  
veikt minēto institūciju funkcijas;

- c) termins "*nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas)*" nozīmē aviokompāniju (aviokompānijas), kas ir nozīmēta un pilnvarota saskaņā ar šī Nolīguma 3.pantu;
- d) termins "*teritorija*" attiecībā uz Bulgārijas Republiku nozīmē sauszemi, iekšējos un piegulošos teritoriālos ūdeņus, kas ir šīs valsts suverenitātē, un gaisa telpu virs tiem;
- e) terminam "*teritorija*" attiecībā uz Latvijas Republiku ir Konvencijas 2.pantā noteiktā nozīme;
- f) jēdzieniem "*gaisa satiksme*", "*starptautiskā gaisa satiksme*", "*aviokompānija (aviokompānijas)*" un "*apstāšanās nekomerciālos nolūkos*" ir Konvencijas 96.pantā noteiktā nozīme;
- g) termins "*kapacitāte*" attiecībā uz gaisa kuģi nozīmē gaisa kuģa kravnesību maršrutā vai tā posmā;
- h) termins "*kapacitāte*" attiecībā uz Nolīgumā paredzēto satiksmi nozīmē šo satiksmi veicošā gaisa kuģa kapacitāti, kas reizināta ar minētā gaisa kuģa lidojumu biežumu noteiktā laika periodā maršrutā vai tā posmā;
- i) termins "*tarifs*" nozīmē cenas, kas tiek maksātas par pasažieru vai kravas pārvadāšanu, un nosacījumus, kādos šīs cenas tiek pieinērotas, ieskaitot aģentu un palīgpakalpojumu cenas un to piemērošanas nosacījumus, bet – izņemot atlīdzību par pasta pārvadājumiem un to piemērošanas nosacījumus.

2. Šī Nolīguma Pielikums ir tā neatņemama sastāvdaļa, un jebkura atsauce uz Nolīgumu ietver sevī arī atsauci uz Pielikumu un grozījumiem, ja nav paredzēts citādi.

## 2.pants TIESĪBAS VEIKT SATIKSMI

1. Lai izveidotu un veiktu Nolīgumā paredzēto satiksmi tā Pielikumā noteiktajos maršrutos, katras Līgumslēdzēja Puse piešķir otrai Līgumslēdzējai Pusei šajā Nolīgumā noteiktās tiesības. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai (aviokompānijām), veicot Nolīgumā paredzēto satiksmi noteiktajā maršrutā, ir tiesības apstāties minētajā teritorijā šī Nolīguma Pielikumā noteiktajos punktos, lai izsēdinātu vai uzņemtu starptautiskās satiksmes pasažierus, izkrautu vai iekrautu kravu un pastu, kas tiek pārvadāts uz punktiem otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā vai no tās.

2. Šī panta 1.punktā paredzētie noteikumi nav uzskatāmi par priekšrocību vienas Līgumslēdzējas Puses aviokompānijai (aviokompānijām) otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā uzņemt pasažierus, kravu vai pastu, lai tos par atlīdzību vai sakarā ar nomas līgumu pārvadātu uz citu punktu šīs otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā.

3. Papildus šī panta 1.punktā noteiktajām tiesībām katra Līgumslēdzēja Puse piešķir otras Līgumslēdzējas Puses aviokompānijai (aviokompānijām), kurās veic starptautisko gaisa satiksmi:

- a) tiesības bez nosēšanās lidot pāri savas valsts teritorijai;
- b) tiesības nosēsties minētajā teritorijā nekomerciālos nolūkos.

### 3.pants

## AVIOKOMPĀNIJU NOZĪMĒŠANA UN PĀRVADĀJUMU ATĻAUJA

1. Lai veiktu Nolīgumā paredzēto satiksmi noteiktajos maršutos, katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības rakstiski nozīmēt otrai Līgumslēdzējai Pusei vienu vai vairākas aviokompānijas.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse rakstiski paziņo otrai Līgumslēdzējai Pusei par savas nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) aizstāšanu ar citu aviokompāniju (aviokompānijām).

3. Pēc šāda nozīmējuma saņemšanas katras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas saskaņā ar šī panta 4. un 5. punktu nekavējoties piešķir otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai (aviokompānijām) attiecīgu pārvadājumu atļauju.

4. Katras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas var pieprasīt, lai otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas) pierādītu, ka tā spēj pildīt prasības, kas ietvertas likumos un normatīvajos aktos, kurus minētās institūcijas saskaņā ar Konvencijas prasībām parasti un saprātīgi piemēro starptautiskajā gaisa satiksmē.

5. Katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības atteikties izsniegt šī panta 3.punktā minēto pārvadājumu atļauju vai pieprasīt izpildīt noteikumus, kuru izpildi tā uzskata par nepieciešamu, ja nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas) izmanto šī Nolīguma 2.pantā minētās tiesības, jebkurā gadījumā, kad minētajai Līgumslēdzējai Pusei nav pierādījumu, ka reālās īpašuma tiesības uz aviokompāniju (aviokompānijām) un efektīvā kontrole pār tām ir Līgumslēdzējai Pusei, kas tās nozīmējusi, vai minētās Līgumslēdzējas Puses pilsoņiem.

6. Pēc šādas nozīmēšanas un pārvadājumu atļaujas saņemšanas aviokompānija (aviokompānijas) jebkurā laikā var uzsākt Nolīgumā paredzēto satiksni, ja attiecībā uz šo satiksni ir spēkā saskaņā ar šī Nolīguma 6. un 9. panta noteikumiem apstiprinātie tarifi un saraksts.

#### 4.pants

#### TIESĪBU ANULĒŠANA VAI APTURĒŠANA

1. Katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības anulēt otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai (aviokompānijām) izsniegtu pārvadājumu, vai atļauju vai apturēt šī Nolīguma 2.pantā paredzētu tiesību izmantošanu, vai pieprasīt izpildīt nosacījumus, kuru izpildi tā uzskata par nepieciešamu, ja tiek izmantotas šīs tiesības:

- a) jebkurā gadījumā, kad tai nav pierādījumu, ka reālās īpašuma tiesības uz šo aviokompāniju (aviokompānijām) un efektīvā kontrole pār tām ir Līgumslēdzējai Pusei, kas nozīmējusi šo aviokompāniju (aviokompānijas), vai tās pilsoņiem; vai
- b) ja šī aviokompānija (aviokompānijas) nespēj darboties saskaņā ar minētās tiesības piešķirušās Līgumslēdzējas Puses likumiem un normatīvajiem aktiem; vai
- c) ja aviokompānija (aviokompānijas) kādā citā veidā nespēj darboties saskaņā ar šajā Nolīgumā paredzētajiem noteikumiem.

2. Ja šī panta 1.punktā minētā tūlītējā anulēšana, apturēšana vai nosacījumu izpildes pieprasīšana nav nepieciešama, lai novērstu turpmāku likumu vai normatīvo aktu pārkāpšanu, šīs tiesības tiek izmantotas tikai pēc konsultācijām ar otru Līgumslēdzēju Pusi.

#### 5.pants

#### KAPACITĀTES NOTEIKUMI

Nolīgumā paredzētās gaisa satiksmes kapacitāte ir atkarīga no šādiem nosacījumiem:

- 1) abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām ir taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas veikt starp tās nozīmējušo valstu teritorijām Nolīgumā paredzēto satiksni noteiktajos maršutos.

- 2) veicot Nolīgumā paredzēto satiksmi, vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas) ievēro otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) intereses, lai nenodarītu kaitējumu satiksmei, kuru tā vēlāk veiks tajos pašos maršrutos vai to posmos.
- 3) Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) veiktā Nolīgumā paredzētā satiksme ir cieši saistīta ar sabiedrības pieprasījumu pēc pārvadājumiem noteiktajos maršrutos un tās galvenais mērķis ir, ievērojot saprātīgu gaisa kuģa noslodzes faktoru, nodrošināt kapacitāti, kas atbilstu esošajam un saprātīgi paredzamajam pieprasījumam pēc pārvadājumiem starp Līgumslēdzēju Pušu valstu teritorijām. Minētās aviokompānijas (aviokompāniju) tiesības šajā Nolīgumā noteikto maršrutu punktos uzņemt vai izsēdināt pasažierus, iekraut vai izkraut bagāžu, kravu un pastu, kas tiek pārvadāts uz trešajām valstīm vai no tām, izmanto saskaņā ar pamatprincipu, kas nesaka, ka kapacitāte ir saistīta ar:
  - a) pieprasījumu pēc pārvadājumiem uz aviokompāniju (aviokompānijas) nozīmējušās Līgumslēdzējas Puses valsts teritoriju vai no tās;
  - b) pieprasījumu pēc pārvadājumiem rajonā, pār kuru aviokompānija (aviokompānijas) veic satiksmi, ja ir ņemti vērā vietējie un reģionālie pārvadājumi, kurus veic tās valsts aviokompānijas, kurai pieder minētais rajons;
  - c) pieprasījumu pēc ekonomiski attaisnojamiem pārvadājumiem Nolīgumā paredzētās satiksmes veikšanas laikā.

#### **6.pants SARAKSTU APSTIPRINĀŠANA**

Vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas) iesniedz otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām apstiprināšanai savu satiksmes programmu ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pirms paredzētās satiksmes uzsākšanas. Programmā iekļauj lidojumu sarakstu, lidojumu biežumu un izmantojamo gaisa kuģu tipus.

Katru grozījumu, kuru izdara vēlāk, iesniedz apstiprināšanai aviācijas institūcijām.

**7.pants**

**ATBRĪVOŠANA NO NODEVĀM UN NODOKLIEM**

1. Katra Līgumslēdzēja Puse savstarpēji, ciktāl to pieļauj valstī spēkā esošie likumi un citi normatīvie akti, atbrīvo no importa ierobežojumiem, muitas nodevām, akcīzes nodokliem, pārbaudes maksājumiem un citām valsts nodevām un maksājumiem otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) gaisa kuģi, tā degvielas un smērvielu krājumus, izmantošanai paredzētos tehniskos krājumus, komplektējošās daļas, ieskaitot dzinējus, parasto gaisa kuģa aprīkojumu, gaisa kuģa krājumus (ieskaitot likierus, tabakas izstrādājumus, dzērienus un citus produktus, kas noteiktā daudzumā piegādāti, lai lidojuma laikā tos pārdotu pasažieriem) un citas lietas, kuras paredzēts izmantot šīs Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) gaisa kuģī sakarā ar Nolīgumā paredzētās satiksmes veikšanu, ja minētais aprīkojums un krājumi paliek gaisa kuģī līdz to aizvešanai. No tām pašām nodevām un (vai) nodokliem tiek atbrīvotas arī iespiestas biletēs, pavadzīmes, jebkuri iespiesti materiāli ar attiecīgās aviokompānijas emblēmu un parasti reklāmas materiāli, kurus bez maksas izplata nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas).

2. Izņemot maksu par attiecīgi sniegtajiem pakalpojumiem, šajā pantā paredzētos atbrīvojumus piemēro Šī panta 1.punktā minētajām lietām, kuras:

- a) vienas Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā ievedusi otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas) vai kuras minētajā teritorijā ievestas šīs aviokompānijas (aviokompāniju) uzdevumā;
- b) kuras paliek vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) gaisa kuģi, tam ierodoties otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā vai to atstājot;
- c) kuras uzņemtas vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) gaisa kuģi otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā un kuras paredzēts izmantot, veicot Nolīgumā paredzēto satiksmi, neatkarīgi no tā, ka šīs lietas pilnīgi vai daļēji tiek izmantotas vai patērtas tās Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, kas atbrīvojusi no nodokliem un nodevām, šīs lietas nedrīkst atsavināt minētās Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā.

3. Parasto gaisa kuģa aprīkojumu, kā arī priekšmetus un krājumus, kas parasti atrodas katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) gaisa kuģos, otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā var izkraut tikai ar attiecīgās teritorijas muitas institūciju atļauju. Tādā gadījumā tos novieto minēto institūciju uzraudzībā līdz to aizvešanai vai citādai izvietošanai saskaņā ar muitas noteikumiem.

**8.pants**  
**TIEŠĀ TRANZĪTA SATIKSME**

Pasažieri, bagāža, krava un pasts, kas tiešā tranzītā šķērso otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritoriju un neatstāj šim nolūkam paredzēto lidostas teritoriju, izņemot drošības pasākumus, lai novērstu vardarbību un gaisa pirātismu, kā arī narkotiku kontrabāndu, tiek pakļauti tikai vienkāršotai kontrolei. Tiešā tranzīta bagāža, krava un pasts tiek atbrīvots no muitas nodevām un citiem līdzīgiem maksājumiem.

**9.pants**  
**TARIFI**

1. Tarifus, kurus vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas) iekāsē par pārvadājumiem uz otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritoriju vai no tās, nosaka saprātīgā līmenī, pienācīgu uzmanību veltot visiem būtiskajiem faktoriem, ieskaitot pārvadājumu izmaksas, saprātīgu peļju, katra pakalpojuma raksturojumu, patēriņtaju intereses un citu aviokompāniju tarifus.

2. Par šī panta 1.punktā minētajiem tarifiem, ja tas ir iespējams, vienojas abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas pēc konsultācijām ar citām aviokompānijām, kas veic satiksmi tajā pašā maršrutā vai tā posmā.

3. Tarifus, par kuriem panākta vienošanās, iesniedz apstiprināšanai abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijām ne vēlāk kā četrdesmit piecas (45) dienas pirms paredzētās to ieviešanas. Īpašos gadījumos pēc minēto institūciju vienošanās šo termiņu var saīsināt.

4. Par apstiprināšanu paziņo tieši. Ja vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas 30 (trīsdesmit) dienu laikā pēc tarifu iesniegšanas, kas veikta saskaņā ar šī panta iepriekšējo punktu, nepazīno otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām par to noraidīšanu, šos tarifus uzskata par apstiprinātiem. Ja saskaņā ar 3.punkta noteikumiem iesniegšanas termiņš ir saīsināts, aviācijas institūcijas var vienoties, ka termiņš, kurā jāpaziņo par apstiprināšanu, ir īsāks par 30 (trīsdesmit) dienām.

5. Ja par tarifu nav panākta vienošanās saskaņā ar šī panta 2.punkta noteikumiem vai ja termiņā, kas noteikts saskaņā ar šī panta 4.punkta noteikumiem, viena aviācijas institūcija paziņo, ka tā noraida tarifu, par kuru panākta vienošanās saskaņā ar 2.punkta noteikumiem, abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas cenšas noteikt tarifu pēc savstarpējas vienošanās.

6. Ja aviācijas institūcijas nespēj vienoties par kādu tarifu, kas tām iesniegts saskaņā ar šī panta 3.punktu, vai noteikt jebkuru tarifu saskaņā ar šī panta 5.punktu, strīdu izšķir saskaņā ar šī Nolīguma 18.panta noteikumiem.

7. Tarifs nav spēkā, ja kādas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas to nav apstiprinājušas.

8. Tarifs, kas jau noteikts saskaņā ar šī panta prasībām, ir spēkā līdz jauna tarifa noteikšanai. Tomēr tarifa termiņu saskaņā ar šī punkta noteikumiem nevār pagarināt vairāk par 12 (divpadsmit) mēnešiem pēc dienas, kad šim termiņam būtu jābeidzas.

**10.pants**  
**INFORMĀCIJAS UN STATISTIKAS DATU APMAINĀ**

Vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas pēc otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūciju lūguma sniedz šīm otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām saprātīgā apjomā periodiskos vai citus statistikas datus par savas nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) veiktās satiksmes kapacitāti.

**11.pants**  
**BIĻETES, TIRDZNIECĪBAS VEICINĀŠANA UN TĪRO IENĀKUMU PĀRSŪTIŠANA**

1. Balstoties uz savstarpīguma principu, katras Līgumslēdzēja Puse savas valsts teritorijā piešķir otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai (aviokompānijām) tiesības brīvi izdot tās transporta dokumentus un tieši vai ar aģenta starpniecību pārdot gaisa transporta pakalpojumus par attiecīgās valsts vai jebkuru brīvi konvertējamu valūtu saskaņā ar šajā valstī spēkā esošajiem likumiem un normatīvajiem aktiem.

2. Balstoties uz savstarpīguma principu, Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām atbilstoši oficiālajam valūtas maiņas kursam un saskaņā ar tās noteikumiem ir tiesības brīvi pārsūtīt no pārdošanas valsts teritorijas uz savas valsts teritoriju pēc visu izdevumu segšanas atlikušos ieņēmumus, kurus minētās aviokompānijas ieguvušas par pasažieru, kravas un pasta pārvadāšanu. Šajā pārsūtījumā var iekļaut ieņēmumus, kas tieši vai ar aģentu starpniecību iegūti par gaisa satiksmes pakalpojumu pārdošanu, un ieņēmumus par papildus pakalpojumiem, kā arī parasto komerclikmi, kura nopelnīta no ieņēmuma noguldīšanas līdz brīdim, kad tiek veikta pārsūtīšana.

3. Ienākumi un peļņa, kuru vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas) iegūst par pasažieru, kravas un pasta pārvadāšanu otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, tiek atbrīvoti no ienākumu nodokļa un citiem otras Līgumslēdzējas Puses nodokļiem.

4. Ja abu Līgumslēdzēju Pušu savstarpējos maksājumus regulē īpašs līgums, tiek piemērots minētais īpašais līgums.

### 12.pants **PĀRSTĀVNIECĪBAS**

1. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai (aviokompānijām), balstoties uz savstarpīguma principu, ir tiesības izveidot otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā savas pārstāvniecības un nodarbināt tajās Nolīgumā paredzētās satiksmes veikšanai nepieciešamo komerciālo, pārvadājumu un tehnisko personālu. Šo personālu veido no vienas, vai, ja tas nepieciešanis, – no abu Pušu valstu pilsoņiem.

2. Lai nodrošinātu nepieciešamo personālu, nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas) pēc saviem ieskaņiem var nodarbināt savus darbiniekus vai arī izmantot pakalpojumus, kurus sniedz cita organizācija, kompānija, kā arī aviokompānija, kura darbojas otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā un ir pilnvarota sniegt šādus pakalpojumus minētās Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā.

3. Pārstāvniecības un personāls darbojas saskaņā ar likumiem un normatīvajiem aktiem, kuri ir spēkā otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, un katrā Līgumslēdzēja Puse savstarpēji un nekavējoties piešķir nepieciešamās darba atļaujas, nodarbinātības vīzas vai citus līdzīgus dokumentus, kas nepieciešami šī panta 1.punktā minētajām pārstāvniecībām un personālam.

### 13.pants **LIKUMU UN NORMATĪVO AKTU PIEMĒROŠANA**

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses likumi un normatīvie akti, kas regulē starptautiskās satiksmes gaisa kuģa ierašanos tās valsts teritorijā vai šīs teritorijas atstāšanu, vai šī gaisa kuģa pārvadājumus attiecīgajā teritorijā, tiek piemēroti otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) gaisa kuģiem.

2. Vienas Līgumslēdzējas Puses likumus un normatīvos aktus, kas regulē pasažieru, apkalpes, bagāžas, kravas un pasta ierašanos tās teritorijā, uzturēšanos tajā, tās šķērsošanu tranzītā un šīs teritorijas atstāšanu, ieskaitot noteikumus, kas attiecas uz ierašanos valsts teritorijā, tās atstāšanu, imigrāciju un emigrāciju, pasēm, muitu, valūtu un sanitārajiem pasākumiem, otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā avtokompānija (aviokompānijas) ievēro, ierodoties minētajā teritorijā, atstājot to un uzturoties tajā.

3. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmēto aviokompāniju gaisa kuģu apkalpēm, tām ierodoties otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, uzturoties tajā un to atstājot, savstarpēji netiek pieprasītas vīzas, ja tās lido atpakaļ tajā pašā maršrutā un lidojumā. Tas attiecas arī uz gadījumiem, kad apkalpe sakarā ar gaisa kuģa tehniskajām problēmām vai sakarā ar veselības vai medicīnas problēmām uzturas valstī un aizlido atpakaļ tajā pašā maršrutā nākošajā lidojumā.

4. Piemērojot muitas, imigrācijas, karantīnas un līdzīgus noteikumus vai nodrošinot tās kontrolē esošās lidostas, gaisa trases, gaisa satiksmes pakalpojumu un palīgiiekārtu izmantošanu, neviena Līgumslēdzēja Puse nepiešķir priekšrocības savai vai jebkurai citai aviokompānijai (aviokompānijām) salīdzinājumā ar otras Līgumslēdzējas Puses aviokompāniju (aviokompānijām), kas veic līdzīgu starptautisko satiksmi.

#### 14.pants APLIECĪBU UN LICENČU ATZĪŠANA

1. Spēkā esošās apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem, kvalifikācijas apliecības un licences, kuras izdevusi vai atzinusi par spēkā esošām viena Līgumslēdzēja Puse, otra Līgumslēdzēja Puse atzīst par derīgām Nolīgumā paredzētās satiksmes veikšanai, ja prasības, saskaņā ar kurām minētās apliecības un licences ir izdotas vai atzītas par spēkā esošām, atbilst vai nav zemākas par Konvencijā noteiktajiem minimālajiem standartiem.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse saglabā tiesības atteikties atzīt par spēkā esošām kvalifikācijas apliecības un licences, kuras šīs Līgumslēdzējas Puses valsts pilsoņiem lidojumiem pāri tās teritorijai izsniegusi otra Līgumslēdzēja Puse.

15.pants

### MAKSĀJUMI PAR LIDOSTU UN CITU IEKĀRTU IZMANTOŠANU

1. Katra Līgumslēdzēja Puse var uzlikt vai atļaut uzlikt taisnīgus un saprātīga apmēra maksājumus par lidostu un citu aviācijas iekārtu izmantošanu un šie maksājumi nav lielāki par tiem, kurus maksā attiecīgās Līgumslēdzējas Puses aviokompānija (aviokompānijas), kas veic līdzīgu starptautisko gaisa satiksmi.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse veicina konsultācijas starp tās kompetentām maksājumu iekāšanas institūcijām un nozīmēto aviokompāniju (aviokompānijām), kas izmanto pakalpojumus un iekārtas, ciktāl tas iespējams, ar aviokompāniju pārstāvniecību palīdzību. Ja paredzēts grozīt izmantotāju maksājumu apjomu, izmantotājiem par paredzētajiem grozījumiem paziņo savlaicīgi, lai viņi varētu izteikt savu viedokli.

16.pants

### AVIĀCIJAS DROŠĪBA

1. Neierobežojot savas vispārējās tiesības un pienākumus, kas izriet no starptautiskajām tiesībām, Līgumslēdzējas Puses darbojas saskaņā ar Konvenciju par noziegumiem un dažām citām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta Tokijā 1963.gada 14.septembrī, Konvenciju par cīpu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrabšanu, kura parakstīta Hāgā 1970.gada 16.decembrī, Konvenciju par cīpu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kura parakstīta Monreālā 1971.gada 23.septembrī, Protokolu par cīpu pret nelikumīgu vardarbību lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kurš parakstīts Monreālā 1988.gada 24.februārī, un citiem starptautiskajiem instrumentiem šajā jomā, kurus turpmāk ratificēs Līgumslēdzējas Puses.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse pēc otras Līgumslēdzējas Puses lūguma sniedz tai visu nepieciešamo palīdzību, lai novērstu nelikumīgu gaisa kuģu sagrabšanu un citas pret šī gaisa kuģa, tā pasažieru un apkalpes, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošību vērotas nelikumīgas darbības un jebkurus citus draudus civilās aviācijas drošībai.

3. Līgumslēdzējas Puses savstarpējās attiecībās darbojas saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas noteiktajām aviācijas drošības prasībām, kuras iekļautas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos, ciktāl šīs aviācijas drošības prasības ir piemērojamas Pusēm; tās pieprasī, lai to reģistrēto gaisa kuģu ekspluatanti vai gaisa kuģu ekspluatauti, kuru pamatdarbības vieta vai pastāvīgā mītne ir to valstu teritorijās, kā arī to valstu teritorijās esošo lidostu ekspluatantie darbotos saskaņā ar minētajām aviācijas drošības prasībām.

4. Katra Līgumslēdzēja Puse piekrīt, ka, šiem gaisa kuģu ekspluatantiem ierodoties otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, to atstājot vai uzturoties tajā, var pieprasīt ievērot šī panta 3.punktā minētās un otras Līgumslēdzējas Puses noteiktās aviācijas drošības prasības. Katra Līgumslēdzēja Puse nodrošina, ka tās valsts teritorijā efektīvi tiek veikti pienācīgi pasākumi, lai aizsargātu gaisa kuģus un pārbaudītu pasažierus, apkalpes, pasažieriem klātesošo bagāžu, bagāžu, kravu un gaisa kuģa krājumus pirms to iekāpšanas vai iekraušanas vai tās laikā. Katra Līgumslēdzēja Puse ar sapratni uztver jebkuru otras Līgumslēdzējas Puses lūgumu veikt saprātīgus īpašus drošības pasākumus, lai novērstu noteiktus draudus.

5. Ja noticis nelikumīgs civilā gaisa kuģa sagrābšanas incidents vai ir šāda incidenta draudi, vai veiktas citas pret gaisa kuģa, tā pasažieru un apkalpes, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošību vērstas darbības, Līgumslēdzējas Puses sniedz palīdzību viena otrai, atvieglojot sakaru līdzekļu izmantošanu un veicot citus atbilstošus pasākumus, lai ātri un droši novērstu šādu incidentu vai tā draudus.

6. Ja Līgumslēdzējai Pusei ir pamatots iemesls uzskatīt, ka otra Līgumslēdzēja Puse ir pārkāpusi šī panta noteikumus, minētā Līgumslēdzēja Puse var pieprasīt nekavējošas konsultācijas ar otru Līgumslēdzēju Pusi. Ja nav iespējams panākt apmierinošu vienošanos, tiek piemēroti šī Nolīguma 4.panta noteikumi.

#### **17.pants KONSULTĀCIJAS**

1. Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas ciepas un sadarbības garā periodiski konsultē viena otru, lai nodrošinātu pienācīgu šī Nolīguma un tā Pielikuma izpildi.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā var pieprasīt konsultācijas ar otru Līgumslēdzēju Pusi par šī Nolīguma iztulkošanu, piemērošanu un grozīšanu. Minētās konsultācijas sākas 60 (sešdesmit) dienu laikā pēc pieprasījuma nosūtīšanas, ja abas Līgumslēdzējas Puses nav vienojušās par šī termiņa pagarināšanu vai saīsināšanu.

#### **18.pants STRĪDU IZŠĶIRŠANA**

Līgumslēdzēju Pušu strīdus par šī Nolīguma iztulkošanu vai piemērošanu izšķir abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūciju tiešās sarunās. Ja minētās institūcijas nespēj vienoties, strīdu izšķir diplomātiskā ceļā.

**19.pants  
GROZĪJUMI**

1. Jebkuri šī Nolīguma grozījumi, izmaiņas un papildinājumi, par kuriem Līgumslēdzējas Puses vienojušās konsultācijās, kas veiktas saskaņā ar šī Nolīguma 17.pantu, stājas spēkā saskaņā ar šī Nolīguma 22.panta noteikumiem.

2. Par šī Nolīguma Pielikuma grozījumiem Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas vienojas tiešās sarunās un tie stājas spēkā dienā, par kuru minētās institūcijas savstarpēji vienojušās.

3. Ja ir noslēgta vispāreja daudzpusēja konvencija par gaisa transportu, kura kļuvusi saistoša abām Līgumslēdzējām Pusēm, šī Nolīguma daļa, kas ir pretrunā ar attiecīgo konvenciju, tiek grozīta saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem.

**20.pants  
REĢISTRĀCIJA**

Šis Nolīgums un tā grozījumi tiek reģistrēti Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā.

**21.pants  
DENONSĒŠANA**

1. Katra Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā var paziņot otrai Līgumslēdzējai Pusei par savu lēmumu denonsēt šo Nolīgumu. Šo lēmumu vienlaikus paziņo Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Šādā gadījumā Nolīgums tiek pārtrauks pēc 12 (divpadsmit) mēnešiem no dienas, kad šo paziņojumu saņēmusi otra Līgumslēdzēja Puse, ja paziņojums pēc abpusējas vienošanās nav atsaikts pirms minētā termiņa beigām.

2. Ja otra Līgumslēdzēja Puse neapstiprina, ka ir saņēmusi paziņojumu, paziņojums tiek uzskatīts par saņemtu pēc 14 (četrpadsmit) dienām no dienas, kad to saņēmusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija.

**22.pants  
STĀŠANĀS SPĒKĀ**

Šis Nolīgums ir noslēgts uz nenoteiktu laiku un stājas spēkā dienā, kad saņemta otrā no diplomātiskajām notām, ar kurām apmainījušās abas Līgumslēdzējas Puses, paziņojot, ka ir izpildītas visas konstitucionālās prasības, lai Nolīgums stātos spēkā.

**TO APLIECINOT, savu valdību pienācīgi pilnvaroti pārstāvji paraksta šo Nolīgumu.**

Parakstīts Varšavā 1999.gada "19".maijā divos oriģināleksemplāros bulgāru, latviešu un angļu valodā ~~un~~ visi teksti ir vienlīdz autentiski. Ja rodas domstarpības par Nolīguma izpildi, tulkošanu un piemērošanu, priekšroka dodama tekstam angļu valodā.

Bulgārijas Republikas  
valdības vārdā:



Latvijas Republikas  
valdības vārdā:



## PIELIKUMS

### MARŠRUTU SARAKSTS

#### A sadala

1. Maršruti, kuros pārvadājumus veic Bulgārijas Republikas nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas):

Sākuma punkti	Starppunkti	Punkti Latvijā	Punkti aiz Latvijas robežām
punkti Bulgārijā	tiks noteikti vēlāk	Rīga, divi punkti tiks noteikti vēlāk	tiks noteikti vēlāk

#### B sadala

2. Maršruti, kuros pārvadājumus veic Latvijas Republikas nozīmētā aviokompānija (aviokompānijas):

Sākuma punkti	Starppunkti	Punkti Bulgārijā	Punkti aiz Bulgārijas robežām
punkti Latvijā	tiks noteikti vēlāk	Sofija, divi punkti tiks noteikti vēlāk	tiks noteikti vēlāk

3. Piektās brīvības satiksmes tiesības Nolīgumā paredzētās satiksmes veikšanai uz un no trešajām valstīm saskaņo un par tām vienojas nozīmētās aviokompānijas, un tās apstiprina attiecīgās aviācijas institūcijas.

4. Jebkurš starppunkts vai punkts aiz valsts teritorijas robežām pēc nozīmētās aviokompānijas (aviokompāniju) ieskatiem var tikt izlaists jebkurā vai visos lidojumos ar noteikumu, ka lidojums sākas vai beidzas tās Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, kas nozīmējusi aviokompāniju (aviokompānijas).

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BULGARIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Republic of Bulgaria and the Government of the Republic of Latvia hereinafter called in this Agreement the "Contracting Parties";

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

Confirming their will to contribute to the progress of the international civil aviation;

Desiring to establish air services between and beyond their respective territories;

Decided to conclude this Agreement and have agreed as follows;

*Article 1. Definitions*

1) For the purpose of the interpretation and application of this Agreement, unless the context otherwise requires:

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 the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Republic of Bulgaria the Ministry of Transport - Civil Aviation Administration, and in the case of the Government of the Republic of Latvia the Ministry of Transport or in both cases any person or body duly authorized to perform any functions exercised by the said authorities;

c) The term "designated airline(s)" means the airline(s) which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;

d) The term "territory" in relation to the Republic of Bulgaria means the land areas, the inland and territorial waters belonging to it and the airspace above under the sovereignty of that state;

e) The term "territory" in relation to the Republic of Latvia has the meaning of Article 2 of the Convention;

f) The terms "air services", "international air service", "airline(s)", and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

g) The term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of the aircraft available on the route or section of a route;

h) The term "capacity" in relation to a specified air services means the capacity of aircraft, used on such service, multiplied by the frequency of the flights, operated by such an aircraft over a given period and route or section of a route;

i) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers or cargo and the conditions under which those prices, apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remunerations or conditions for the carriage of mail.

2) The Annex to this Agreement is considered an inseparable part of it, and any reference to the Agreement includes the Annex and the amendments except as otherwise provided herein.

*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 establishing and operating agreed services on specified routes. The airline(s), designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in the said territory at the points, specified in the Annex to it for the purpose of putting down or taking up international traffic of passengers, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party.

2) The provisions in paragraph (1) of this Article shall not be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking up in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3) In addition to the rights granted in paragraph (1) of this Article, each Contracting Party grants also to the airline(s) of the other Contracting Party for international air services;

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to land in such territory for non-traffic purposes.

*Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization*

1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2) Each Contracting Party shall notify in writing to the other Contracting Party the substitution of its designated airline(s) by another designated airline(s).

3) On receipt of such designation, the aeronautical authorities of each Contracting Party shall grant without delay, subject to the provisions of paragraph (4) and (5) of this Article to the airline(s) designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorization.

4) Aeronautical authorities of each Contracting Party may require the airline(s), designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the condi-

tions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

5) Aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (3) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline(s) of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals.

6) When an airline(s) has been so designated and authorized it may begin at any time to operate any agreed service, provided a tariff and schedule established in accordance with the provisions of Article 6 and 9 of the present Agreement are in force in respect of that service.

#### *Article 4. Revocation or Suspension of Rights*

1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline(s) designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) In any case where there is reason to doubt that substantial ownership and effective control of that airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals; or

b) In the case of failure by that airline(s) to comply with the laws or regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or

c) In case the airline(s) otherwise fail to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

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

#### *Article 5. Capacity Regulations*

The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall be subject to the following conditions:

1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines designated by both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their territories.

2) In operating the agreed services, the airline(s) designated by each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3) The agreed services provided by the airlines designated by the Contracting Party shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity at a load factor, adequate to carry the current and reasonable anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s). Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at point on the specified routes in the territories of third countries shall be exercised in conformity with the general principles that capacity shall be adapted to:

- a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s);
- b) Traffic requirements of the area through which the service(s) pass(es), after taking into account of local and regional services provided by airlines of the States comprising the area;
- c) The requirements of an economical operation of the agreed services.

*Article 6. Approval of Schedule*

The airline(s) designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequencies of the services, and the types of aircraft to be used.

Each alteration made at a later date shall be communicated to the aeronautical authorities for approval.

*Article 7. Exemptions from Duties and Taxes*

1) Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, supplies of fuel and lubrication oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline(s) of such Contracting Party operating the agreed services, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported. There shall also be exempt from the same duties and/or taxes printed ticked stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline(s).

2) The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to paragraph 1 above with the exception of charges corresponding to the services rendered:

- a) Introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Contracting Party;

b) Retained on board the aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;

c) Taken on board the aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party in the territory of other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3) The regular airborne equipment, as well as materials and supplies, normally retained on board the aircraft of the designated airline(s) of either 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 case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### *Article 8. Direct Transit Traffic*

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy as well as smuggling of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

#### *Article 9. Tariffs*

1) The tariffs to be charged by the designated airline(s) of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, the characteristics of each service, the interests of the consumers and tariffs of other airlines.

2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, shall, if possible be established by mutual agreement by the designated airlines of both Contracting Parties, and after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the same route.

3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least 45 (forty five) days before the proposed date of their introduction. In special cases this period may be reduced, subject to the mutual agreement of the said authorities.

4) Notification for approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their disapproval within 30 (thirty) days from the date of submission in accordance with the preceding paragraph of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced as provided in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which an approval must be notified shall be less than 30 (thirty) days.

5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) or if during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authorities give notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavor to determine the tariff by mutual agreement.

6) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them in accordance with paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff as specified in paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

7) No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved it.

8) Tariff already established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, no tariff shall be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 (twelve) months after the date on which it otherwise would have expired.

#### *Article 10. Exchange of Information and Statistics*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statement of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline(s) of the Contracting Party referred to first in this paragraph. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline(s) on the agreed services and origin and destination of such traffic.

#### *Article 11. Ticketing, Sale Promotion and Transfer of Net Revenues*

1) Based on the principle of reciprocity each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to freely issue its own air transport documents and to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party either directly or through an agent, in the local currency or in any freely convertible currency in accordance with the respective applicable national laws and regulations.

2) Based on the principle of reciprocity the designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to freely transfer from the territory of sale to their home territory at the official rate of exchange and in accordance with applicable currency regulations the excess of receipts over expenditures earned by the airline(s) in connection with the carriage of passengers, cargo and mail. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3) Income and profit, obtained by the airline(s) of any Contracting Party on the territory of the other Contracting Party in connection with the carriage of passengers, cargo and

mail shall be exempt from income tax and any other taxes imposed by this other Contracting Party.

4) If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

*Article 12. Representation*

1) The designated airline(s) of one contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party their representations with commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either of both Parties as may be necessary.

2) These staff requirements may, at the opinion of the designated airline(s), be satisfied by its own personnel or by using the services of other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3) The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the other Contracting Party, and each Contracting Party shall on the basis of reciprocity and with the minimum of delay grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (I) of this Article.

*Article 13. Application of Laws and Regulations*

1) The laws and regulations of each Contracting Party controlling the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation or relative to the operation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party.

2) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration and emigration, passports, customs, currency and sanitary measures, shall be completed with by the airline(s) of each Contracting Party upon entrance into or departure form and while within the territory of the other Contracting Party.

3) On a basis of reciprocity visas will not be required for entry, stay and exit of the crews of the aircraft operated by the designated airlines of the Contracting Parties, provided that they leave on the same following flight on the return route. This refers also to cases where the crew, owing to the technical condition of the aircraft or to health and medical reasons remain in the country, and leave on the next following flight on the return route.

4) Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline(s) over an airline(s) engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 14. Recognition of Certificates and Licences*

1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2) Each Contracting Party reserved the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying its own territory.

*Article 15. Charges for the Use of Airports and Other Facilities*

1) Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities provided that these charges shall not be higher than those paid by its own designated airline(s) engaged in similar international air services.

2) Each Contracting Party shall encourage consultation between its competent charging organizations and the designated airline(s) using the services and facilities and, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

*Article 16. Aviation Security*

1) 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 in 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, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and all other international instruments in the same field which may be ratified in future by the Contracting Parties.

2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization, and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the 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) above 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) In case a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations with the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement

#### *Article 17. Consultations*

1) In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other periodically with a view to ensuring the proper implementation of the present Agreement and Annex thereof.

2) Either Contracting Party may, at any time, request consultation with the other Contracting Party in connection with the interpretation, application and modification of this Agreement. Such consultation shall be held within a period of 60 (sixty) days as of the date of sending of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension or shortening of this period.

#### *Article 18. Settlement of Disputes*

Disputes between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. If the said authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

#### *Article 19. Amendments*

1) Any amendment, modification or supplement to this Agreement, agreed by Contracting Parties through consultations, held in accordance with Article 17 of the present Agreement, shall enter into force under the terms of Article 22 of this Agreement.

2) Any supplement or modification to the Annex may be agreed directly between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall come into effect from a mutually determined date by the said authorities.

3) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, that part of the present Agreement which is in antinomy to that convention, shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

*Article 20. Registration*

This Agreement, all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization and with the Secretariat of the United Nations.

*Article 21. Denunciation*

1) Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of denunciation is withdrawn by an agreement before the expiry of this period.

2) In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 22. Entry into Force*

1) This Agreement has been concluded for an indefinite period of time and shall enter into force on the date of receipt of second of the diplomatic notes exchanged by both Contracting Parties notifying that their respective internal constitutional requirements for entry into force of the Agreement have been fulfilled.

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

Done in Warsaw on 19th of May 1999 in two original copies in the Bulgarian, Latvian and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Bulgaria:

WILHELM KRAUSS

For the Government of the Republic of Latvia:

ANATOLIYS GORBUNOVS

**ANNEX**

**ROUTE SCHEDULE**

**SECTION A**

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Republic of Bulgaria in two directions:

<b>Points of departure</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in Latvia</b>	<b>Points beyond</b>
Points in Bulgaria	to be agreed upon later	Riga, two points to be agreed upon later	to be agreed upon later

**SECTION B**

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Republic of Latvia in two directions:

<b>Points of departure</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in Bulgaria</b>	<b>Points beyond</b>
Points in Latvia	to be agreed upon later	Sofia, two points to be agreed upon later	to be agreed upon later

3. 5th freedom traffic rights, to and from third countries, shall be available on the agreed services provided they have been coordinated and agreed upon in advance between the designated airline(s) of both Contracting Parties and approved by the relevant aeronautical authorities.

4. Any or all of the intermediate or beyond points may, at the opinion of the designated airline(s) be omitted on any or all flights provided that the service begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).

[ BULGARIAN TEXT — TEXTE BULGARE ]

## **С П О Г О Д Б А**

### **МЕЖДУ ПРАВИТЕЛСТВОТО НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ И ПРАВИТЕЛСТВОТО НА РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ ЗА ВЪЗДУШНИ СЪОБЩЕНИЯ МЕЖДУ И ОТВЪД ТЕХНИТЕ СЪОТВЕТНИ ТЕРИТОРИИ**

Правителството на Република България и Правителството на Република Латвия, наричани по-долу "Договарящи се Страни";

Които са членове на Коивенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго 7 Декември 1944 година;

Потвърждавайки желанието си да допринесат за прогреса на международната гражданска авиация;

Желаейки да сключат Спогодба с цел да установят въздушни съобщения между и отвъд техните съответни територии,

Решиха да сключат тази Спогодба и се договориха за следното:

#### **ЧЛЕН 1**

#### **ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

1. За целите на настоящата Спогодба, освен ако контекста не изисква друго тълкуване:

а) понятието "Конвенция" означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на седми декември 1944 година и включва всяко Приложение, прието съгласно Член 90 на тази Конвенция и всяко изменение на Приложениета или Конвенцията, съгласно Членове 90 и 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 правителството на Република България - Министерство на транспорта, Главна Дирекция Гражданска Въздухоплавателна Администрация, а за правителството на Република Латвия - Министерството на транспорта и в двата случая всяко лице или орган, надлежно упълномощени да изпълняват всякакви функции, които упоменатите власти изпълняват;

в) понятието "назначено въздухоплавателно предприятие(я)" означава въздухоплавателното предприятие, което е назначено и упълномощено съгласно Член 3 на настоящата Спогодба;

г) понятието "територия" по отношение на Република България означава пространство от суша, териториалните и вътрешни води принадлежащи на същата и въздушното пространство над тях намиращи се под суверенитета на държавата;

д) понятието "територия" по отношение на Република Латвия е по смисъла на Член 2 от Конвенцията;

е) понятията "въздушни услуги", "международн въздушни услуги", "въздухоплавателно предприятие" и "спиране с нетърговски цели", имат значението придано им в Член 96 на Конвенцията;

ж) понятието "капацитет" по отношение на въздухоплавателно средство означава търговското затоварване, което това въздухоплавателно средство може да взема по маршрута, или по част от него;

з) понятието "капацитет" по отношение на определена въздушна линия означава капацитета на въздухоплавателното средство, извършващо полети по такава линия, умножен по честотата, с която то извършва полетите за даден период по маршрут или част от маршрут;

и) понятието "тарифа" означава цената, която се заплаща за превоз на пътници или товари и условията, при които ще се прилагат тези цени в това число и цените и условията за агентски и допълнителните услуги, но изключва заплащане или условия за превоза на поща.

2. Приложението към настоящата Спогодба се счита за неделима част от нея и всяко позоваване на Спогодбата се отнася и до Приложението и поправките, 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, предвидени в настоящата Спогодба за целите на установяване и експлоатация на редовни международни въздушни линии по определени маршрути. Въздухоплавателното предприятие(я) назначено от всяка от Договарящите се страни ще се ползва, докато експлоатира договорните линии по определените маршрути, от правото да каца на територията на другата Договарящата се страна в пунктovете, посочени в Приложението към настоящата Спогодба с цел да разтоварва или взима международен трафик от пътници, товари или поща, предназначени за или идващи от пунктовете на територията на другата Договаряща се страна.

2. Нищо в разпоредбите на ал.1 от този Член няма да предоставя право на назначеното въздухоплавателното предприятие(я) на едната от Договарящите се Страни да взема на територията на другата Договаряща се Страна пътници, товари и поща за превоз срещу заплащане или наем между пунктове разположени на територията на другата Договаряща се Страна.

3. В допълнение на правата, предоставени по ал.(1) от този Член, всяка Договаряща се страна предоставя също на назначеното въздухоплавателно(и) предприятие за международни въздушни линии на другата Договаряща се страна :

- а) правото да прелита през територията й без кацане;
- б) правото да каца на територията й с нетърговски цели.

## **ЧЛЕН 3**

### **НАЗНАЧАВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ**

1. Всяка Договаряща се Страна има право да назначи едно или няколко въздухоплавателни предприятия за експлоатация на договорените линии по определените маршрути, като съобщи това в писмена форма на другата Договаряща се Страна.

2. Всяка Договаряща се Страна уведомява в писмена форма другата Договаряща се Страна за замяна на назначеното от нея въздухоплавателно предприятие(я) с друго.

3. При получаване на такова уведомяване, другата Договаряща се Страна в съответствие с разпоредбите на алинеи 4 и 5 на настоящия Член предоставя без забавяне на назначеното от другата Договаряща се Страна въздухоплавателното предприятие(я) съответното разрешение за експлоатация.

4. Въздухоплавателните власти на едната Договаряща се Страна могат да поискат от назначеното от другата Договаряща се Страна въздухоплавателно предприятие да докаже, че е в състояние да изпълнява условията, предписани от законите и правилниците, които нормално и разумно се прилагат при експлоатацията на международните въздушни линии от тези власти, съгласно разпоредбите на Конвенцията.

5. Всяка Договаряща се Страна има право да откаже предоставянето на разрешение за експлоатация, упоменато в алинея 3 на този Член или да наложи такива условия, каквито тя счете за необходими при упражняването на правата посочени в Член 2 на настоящата Спогодба от назначеното от другата Договаряща се Страна въздухоплавателно предприятие, във всеки от случаите когато не получи убедителни доказателства, че преобладаващата част от собствеността и ефективния контрол над това въздухоплавателно предприятие принадлежат на назначаващата го Договаряща се Страна или на нейни граждани.

6. Когато едно въздухоплавателно предприятие бъде по такъв начин назначено и упълномощено то може във всеки момент да започне експлоатацията на договорените линии при условие, че тарифите и разписанието установени съгласно разпоредбите на Член 6 и 9 на настоящата Спогодбата, са влезли в сила по отношение на тази линия.

#### ЧЛЕН 4

#### АНУЛИРАНЕ ИЛИ ПРЕКРАТИВАНЕ НА ПРАВАТА ЗА ПОЛЕТИ

1. Всяка Договаряща се Страна има право да анулира даденото разрешението за експлоатация или да прекрати ползването на правата, определени в Член 2 на настоящата Спогодба, предоставени на въздухоплавателното предприятие(я), назначено от другата Договаряща се Страна, или да наложи такива условия, които тя счете за необходими при ползването на тези права:

а) във всеки случай, когато не е убедена, че преобладаващата част от собствеността и действителния контрол над това въздухоплавателно

предприятие(я) принадлежат на назначаващата го Договаряща се Страна или на нейни граждани или:

б) в случай, че това въздухоплавателно предприятие(я) не се съобразява със законите и правилниците, на Договарящата се Страна, предоставяща тези права, или;

в) в случай, че въздухоплавателното предприятие(я) по никакъв друг начин не действува в съответствие с условията, предписани с настоящата Спогодба.

2. Ако незабавното анулиране, прекратяване или налагане на условията упоменати в ал.1 на настоящия Член не е от съществено значение за предотвратяване на по-нататъшното нарушение на законите и разпоредбите, то правото за което се говори в настоящата алинея ще се упражнява само след консултация с другата Договаряща се Страна.

## **ЧЛЕН 5 КАПАЦИТЕТ И ПРИНЦИПИ, РЕГУЛИРАЩИ ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ДОГОВОРЕННИТЕ ЛИНИИ**

Капацитетът, който ще се експлоатира по договорените редовни въздушни линии следва да бъде обект на следните условия:

1. На въздухоплавателните предприятия, назначени от двете Договарящи се Стари се предоставят равни и справедливи условия за експлоатацията на договорените линии по определените маршрути между съответните им територии.

2. При експлоатацията на договорените линии, въздухоплавателно предприятие(я) назначено от едната Договаряща се Страна ще се съобразява с интересите на назначеното въздухоплавателно предприятие(я) на другата Договаряща се Страна, с оглед да не се нарушават неоснователно резултатите от дейността на линията, която последното експлоатира по целия или по част от същия маршрут.

3. Договорените линии, експлоатирани от въздухоплавателните предприятия, назначени от Договарящите се Стари, трябва да отговорят на обществените нужди за превоз по определените маршрути и всяко въздухоплавателно предприятие следва да има за своя първа задача предоставянето на капацитет, който при разумен коефициент на затоварване да отговаря на съществуващите налични и разумно предполагаеми потребности за превоз на пътници, товари и поща

изходящи от или предназначени за територията на другата Договарящата се Страна. Превозът на пътници, товари и поща, взети и оставени в пунктове по определените маршрути на териториите на държави, различни от държавата назначаваша въздухоплавателното предприятие(я) се извършва съгласно общите принципи, в съответствие с които капацитета ще зависи от:

- а)потребностите за превоз от и за територията на Договарящата се страна, която е назначила въздухоплавателното предприятие(я);
- б)потребностите за превоз в района през който минава договорената линия, след като се вземат под внимание превозите по другите местни и регионални линии, обслужвани от въздухоплавателните предприятия на държавите, включени в региона;
- в)потребностите за цялостна и икономична експлоатация на договорените линии.

## **ЧЛЕН 6**

### **ОДОБРЯВАНЕ НА РАЗПИСАНИЯТА**

Назначената(ите) от едната Договаряща се страна авиокомпания(ии) ще представи своята или своите програми за трафик за утвърждаване пред въздухоплавателните власти на другата Договаряща се страна най-малко 30 (тридесет) дни преди започване на експлоатацията. Програмата за трафик ще включва по-специално разписанията, честотите на полетите и типа на самолета, който ще бъде експлоатиран.

Всяка промяна направена в по-късна дата ще бъде съобщавана на въздухоплавателните власти за одобрение.

## **ЧЛЕН 7**

### **ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ТАКСИ И МИТНИ СБОРОВЕ**

1. Всяка Договаряща се Страна на основата на взаимност освобождава въздухоплавателните средства на назначеното въздухоплавателно предприятие(я) на другата Договаряща се Страна при пристигането им на нейна територията до степен, която позволяват националните ѝ закони, от ограничения по вноса, мита, акцизни такси, такси за инспекция, сборове и други данъци и плащания, свързани с

зapasите от гориво, въздухоплавателното средство, смазочните масла, резервните части, (включително и двигателите), редовното оборудване на въздухоплавателното средство, бордовите запаси (включително алкохолни и други напитки, тютюневи изделия и стоки, предназначени за продажба на пътниците в ограничени количества по време на полета), други предмети, които ще се използват само за обслужване на въздухоплавателните средства, при условие, че тези запаси, материали, стоки и оборудване остават на борда на въздухоплавателното средство докато не бъдат отново изнесени. Ще се освобождават от такива мита, сборове, данъци и или такси авиобилетите, превозните документи и печатни материали със знака на въздухоплавателното предприятие, включително и рекламните материали, разпространявани безплатно от назначеното въздухоплавателно предприятие(я).

2.Освобождаването по настоящия Член ще се прилага за предметите упоменати в ал.1 на настоящия Член с изключение на сборовете дължими за предоставено обслужване:

а)внесени на територията на едната от Договарящите се страни и предназначени за нуждите на назначеното въздухоплавателно предприятие(я) на другата Договаряща се Страна;

б)намиращи се на борда на въздухоплавателното средство на назначеното въздухоплавателно предприятие(я) на едната от Договарящите се страни при пристигането или отпътуването му от територията на другата Договаряща се Страна;

в)взети на борда на въздухоплавателно средство на назначеното въздухоплавателно предприятие(я) на едната от Договарящите се Страни на територията на другата Договаряща се Страна с цел да бъдат използвани при извършване на договорените услуги, независимо от това дали тези предмети ще бъдат използвани или консумирани изцяло или частично на територията на Договарящата се Страна, която разрешава освобождаването при условие, че те не са отчуждени на територията на упоменатата Договаряща се Страна.

3.Обичайното бордово имущество, запасите и стоките, намиращи се на борда на въздухоплавателното средство на назначеното от едната Договаряща се Страна въздухоплавателно предприятие(я) експлоатиращо договорените линии могат да бъдат разтоварени на територията на другата Договаряща се Страна само с разрешението на митническите власти на тази Договаряща се Страна. В такъв случай те могат да бъдат поставени под надзора на въпросните власти до момента, когато бъдат реекспортирани или не получат друго разпределение, съгласно разпоредбите на митническите органи.

## **ЧЛЕН 8**

### **ДИРЕКТЕН ТРАНЗИТЕН ПРЕВОЗ**

Към пътниците, товарите багажите 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 актове насочени против безопасността на гражданската авиация, против въздушно пиратство и контрабанда с наркотични средства. Багажите и товарите намиращи се в директен транзит се освобождават от мита и други подобни сборове.

## **ЧЛЕН 9**

### **ТАРИФИ**

1. Тарифите за превоз, по която и да е договорена линия, които ще се начисляват от едната от Договарящите се страни по посока на и от територията на другата Договаряща се Страна, се определят в рамките на разумното, при отчитането на всички други, свързани с този въпрос фактори, включително и експлоатационните разходи, разумната печалба, стандарта на линията, (такива като скорост и комфорт), и тарифите на други въздухоплавателни предприятия.

2. Тарифите, упоменати в ал.1 на този Член се договарят по възможност между назначените въздухоплавателни предприятия на двете Договарящи се Страни, след консултация с другите въздухоплавателни предприятия, експлоатиращи изцяло или част от същия маршрут.

3. Така съгласуваните тарифи ще бъдат предоставени за утвърждаване пред въздухоплавателните власти на двете Договарящи се Страни поне 45 (четиридесет и пет) дни преди датата, предложена за въвеждането им. В специални случаи този срок може да се намали, стига да е постигнато съгласие по този въпрос между въздухоплавателните власти.

4. За утвърждаването на тарифите може да се изпрати уведомление. Ако нито една от въздухоплавателните власти в рамките на

30 (тридесет) дни от представянето на тарифите не е изразила несъгласието си с предлаганите в съответствие с разпоредбите на ал.3 на настоящия Член, тарифи то тези тарифи ще се считат за утвърдени. В случай, че срокът за съгласуване съгласно ал.3 бъде намален, въздухоплавателните власти може да постигнат договореност срокът за оповестяване на неодобрението да бъде по-малък от 30 (тридесет) дни.

5. В случай, че дадена тарифа не може да бъде съгласувана, съгласно ал.2 на настоящия Член, или ако по време на периода приложим съгласно ал.4 на настоящия Член, една от въздухоплавателните власти съобщи за неодобрението си на някоя от договорените тарифи, съгласно разпоредбите на ал.2 въздухоплавателните власти на двете Договарящите се страни ще положат усилия за определяне на тарифата чрез съгласуване помежду им.

6. В случай, че въздухоплавателните власти на Договарящите се Страни не могат да определят тарифите, представени им в съответствие с ал.3 или да определят тарифите, съгласно ал.5 на настоящия Член, спорът се ureжда съгласно разпоредбите на Член 18 на настоящата Спогодба.

7. Никакви тарифи няма да влизат в сила, ако не са одобрени от въздухоплавателните власти на всяка от Договарящите се страни.

8. Тарифа, определена съгласно разпоредбите на този Член остава в сила, докато се определи нова тарифа. Независимо от това, валидността на някоя тарифа не може да бъде продължавана за повече от 12 (дванадесет) месеца след датата, на изтичане на срока на действието ѝ.

## ЧЛЕН 10

### РАЗМЯНА НА ИНФОРМАЦИЯ И СТАТИСТИКА

Въздухоплавателните власти на едната от Договарящите се Страни ще предоставят на въздухоплавателните власти на другата Договаряща се Страна по тяхно искане такива периодични или други статистически данни, които могат да бъдат разумно поискани, с оглед да се направи преглед на предоставените за превоз обеми по договорените линии от назначеното въздухоплавателното предприятие(я) на първата Договаряща се Страна. Тези данни ще включват цялата информация, необходима за определяне на обема на превозения трафик по договорените линии, както и неговият произход и предназначение.

## ЧЛЕН 11

### ТЪРГОВСКА ДЕЙНОСТ И ПРЕВОД НА ПЕЧАЛБИТЕ

1. Всяка Договаряща се Страна на основата на взаимност предоставя на въздухоплавателното предприятие(я) назначено от другата Договаряща се Страна правото свободно да издава собствени транспортни документи и да извършва на нейна територия продажби на въздушни транспортни услуги, директно или чрез посредничеството на агент срещу местна или коя да е свободно конвертируема валута в съответствие с националните закони и правилници, които са в сила на нейна територия.

2. Назначените въздухоплавателни предприятия на Договарящите се страни имат правото на основата на взаимност да превеждат свободно по официалния курс от територията на продажбите до тяхната собствена територия на разликата между приходите и разходите придобити от дейността им, свързана с превоза на пътници, товари и поща. В тази система на превод се включват постъпленията от продажбите, извършени директно или чрез агент по продажбите на транспортните услуги, допълнителните помощни услуги и нормалната търговска лихва, спечелена от такива плащания, която се натрупва докато настъпи времето за превода.

3. Приходите и печалбите, получени от въздухоплавателните предприятия, на едната Договаряща се Страна на територията на другата Договаряща се Страна, във връзка с превоза на пътници, товари и поща, се освобождават от всякакви данъци.

4. Ако плащанията между двете Договарящи се страни се регулират чрез специално споразумение, то това споразумение ще се прилага.

## ЧЛЕН 12

### ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

1. Въздухоплавателното предприятие(я), на всяка Договаряща се Страна на основата на взаимност има правото да поддържа на територията на другата Договаряща се Страна свое представителство с технически, търговски и административен персонал, необходим за обезпечаване на експлоатацията на договорените линии. Този персонал може да бъде подбран измежду гражданите и на двете Договарящи се страни.

2. Изискванията към персонала, по преценка на назначеното въздухоплавателно предприятие(я) могат да бъдат удовлетворени, чрез назначаването на своя собствен персонал или посредством използване услугите на друга организация, компания или въздухоплавателно предприятие, които действуват на територията на другата Договаряща се Страна, и са упълномощени да изпълняват съответните задачи на територията на тази Договаряща се Страна.

3. Представителите и служителите от персонала се подчиняват на законите и разпоредбите, които важат на съответната територия и всяка от Договарящите се страни, на основата на взаимност издава разрешения за работа, визи за постъпване на работа и всички други необходими документи на представителите и служителите, за които става дума в ал.(1) на настоящия Член.

## ЧЛЕН 13

### **ПРИЛОЖЕНИЕ НА ЗАКОНИ И ПРАВИЛНИЦИ**

1. Законите и правилниците на едната Договаряща се Страна контролират пристигането и заминаването от нейна територия на въздухоплавателни средства, изпълняващи международни полети или експлоатацията и навигацията на такива въздухоплавателни средства, ще се прилагат и към въздухоплавателните средства на назначеното от другата Договаряща се Страна въздухоплавателно предприятие(я).

2. Законите и правилниците на едната Договаряща се Страна контролират пристигането, заминаването, престоя или транзита, на нейна територия на пътници, екипажи, багаж, товари и поща, включително и правилниците, отнасящи се до влизане, напускане, имиграция и емиграция, паспорти, митнически, валутни, карантинни и санитарни мерки, които са приети от Договарящата се Страна, на територията на която пристига въздухоплавателно средство на назначеното въздухоплавателно предприятие(я) на другата Договаряща се Страна се прилагат по време на престоя му на територията на тази друга Договаряща се Страна.

3. На базата на реципрочност, не ще се изискват визи за влизането, престоя и излизането на екипажите на въздухоплавателните средства на назначеното от всяка Договаряща се Страна въздухоплавателно предприятие(я), експлоатиращо договорената линия при условие, че те

отпътуват със същия полет по обратния маршрут. Това се отнася и за случаите, когато екипажът, поради техническо състояние на въздухоплавателното сърдество или по медицински причини остане в страната и отпътува със следващия полет по обратния маршрут.

4. Договарящите се Страни няма да дават предпочтение на свое собствено или някое друго авиопредприятие ангажирано в сходни международни авиационни превози; на другата Договаряща се Страна при прилагането на правилата и разпорежданията при използването на летища, летищни съоръжения, писти намиращи се под тяхен контрол, както и при прилагането на митническите, карантинните, имиграционните и други видове процедури.

## ЧЛЕН 14

### ПРИЗНАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И ЛИЦЕНЗИ

1. Сертификатите за летателна годност, за компетентност и лицензи, издадени или признати за валидни от едната Договаряща се Страна, чийто срок не е истекъл се признават за валидни от другата Договаряща се Страна за целите на експлоатацията на договорените линии, при условие, че изискванията при които такива сертификати и лицензи са издадени или признати за валидни са според стандарта или над минимума, изискан за този стандарт, установлен от Конвенцията.

2. Всяка Договаряща се Страна си запазва правото да откаже да признае валидността на сертификатите и лицензите, издадени на собствените ѝ граждани от другата Договаряща се Страна в случаите, когато притежателите им ще извършват полет над собствената ѝ територия.

## ЧЛЕН 15

### ЛЕТИЩНИ И ДРУГИ ТАКСИ

1. Всяка Договаряща се Страна може да наложи или да даде разрешение да бъдат наложени справедливи и разумни такси за използването на летища, съоръжения, технически и други средства, при условие, че тези такси няма да бъдат по-високи от таксите, които другите въздухоплавателни предприятия, участващи в международните

авиационни превози плащат.

2. Всяка Договаряща се Страна ще настърчава провеждането на предварителни консултации между техните органи или организации, отговорни за определяне на тези такси и назначените въздухоплавателни предприятия, които използват услугите и съоръженията, (а там където е възможно, чрез представителите на въздухоплавателните предприятия). В случаите на предложения за въвеждането на нови такси, потребителите трябва да се уведомят за да и им се даде възможност да дадат своето мнение, преди промените да са влезли в сила.

## ЧЛЕН 16

### АВИАЦИОННА СИГУРНОСТ

1. В съответствие с техните права и задължения по международното право. Договарящите се Стари потвърждават, че задълженията им една към друга за защита сигурността на гражданската авиация срещу действия на незаконна намеса, представляват неделима част от тази Спогодба. Без да ограничават обсега на техните права и задължения по международното право, Договарящите се страни ще действат в съответствие с разпоредбите на Конвенцията относно правонарушенията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателно средство, подписана в Токио на 14.09.1963 год., Конвенцията против незаконно завладяване на въздухоплавателните средства, подписана в Хага на 16.02.1970 год., Конвенцията за преследване на незаконните актове насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23.09.1971 год., Протокола за борба срещу незаконни актове на насилие в международните летища, обслужващи гражданската авиация подписан в Монреал на 28.02.1988 год. и положенията на всички други международни документи в тази област, които могат да бъдат ратифицирани в бъдеще от Договарящите се Стари.

2. Договарящите се Стари ще предоставят при поискване цялото необходимо съдействие една на друга за предотвратяване на действия на незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства и други незаконни актове насочени срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници, екипажи, летища, аeronавигационни съоръжения, и всякаква друга заплаха срещу сигурността на гражданската авиация.

3. Договарящите се Стари ще действуват в техните

взаимоотношения в съответствие с установените мерки за сигурност от Международната организация за гражданска авиация, посочени като Анекси към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, до толкова до колкото такива мерки за сигурност са приложими към Договарящите се Страните; те ще изискват операторите на въздухоплавателните средства с тяхна регистрация или операторите на въздухоплавателни средства с основно място на търговска дейност или постоянно местонахождение на техните територии и за операторите на летищата в техните територии да действуват в съответствие с такива мерки за сигурност.

4. Всяка Договаряща се Страна се съгласява, че от такива оператори на въздухоплавателни средства може да се изиска да съблюдават авиационните мерки за сигурност посочени по-горе в ал.(3) изисквани от другата Договаряща се Страна за влизане, заминаване или докато са на територията на тази друга Договаряща се Страна. Всяка Договаряща се Страна ще осигури ефективното прилагане на нейна територия на съответните мерки за защита на въздухоплавателните средства и проверка на пътниците, екипажите, ръчния багаж, товарите и техните запаси преди и по време на качване или товарене. Всяка Договаряща се Страна също ще се отзовава положително на всякакво искане от другата Договаряща се Страна за разумни специални мерки за сигурност при определени случаи на заплаха.

5. В случай на инцидент или заплаха от инцидент за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства или други незаконни актове насочени срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипажи, летища и аеронавигационни съоръжения, Договарящите се страни ще си сътрудничат взаимно за осигуряване на взаимни връзки и други подходящи мерки насочени към бързото и безопасно приключване на такъв инцидент или заплаха.

6. В случай, че едната Договаряща се страна има разумни основания да вярва, че другата Договаряща се страна се е отклонила от този Член, първата страна може веднага да поиска консултации с другата страна. Неуспехът да се постигне задоволително споразумение ще създаде основания за приложението на Член 4 от тази Спогодба.

## **ЧЛЕН 17**

### **КОНСУЛТАЦИИ**

1. В дух на взаимно сътрудничество въздухоплавателни власти на Договарящите се Страни ще се консултират периодически, с цел да се осигури правилното прилагане на тази Спогодба и Приложението към нея.

2. Всяка Договаряща се Страна може по всяко време да поискава провеждане на консултации с другата Договаряща се Страна във връзка с тълкуването, прилагането или изменението на настоящата Спогодба. Такива консултации могат да се осъществяват между въздухоплавателните власти на Договарящите се Страни чрез кореспонденция или преговори и започват не по-късно от 60 (шестдесет) дни от датата на получаване на искането, освен ако Договарящите се Страни не вземат решение за увеличаване или намаляване на този срок.

## **ЧЛЕН 18**

### **УРЕЖДАНЕ НА СПОРОВЕ**

Каквито и да са разногласия възникнали между Договарящите се Страни във връзка с тълкуването или прилагането на настоящата Спогодба се уреждат чрез преки преговори между въздухоплавателните власти на двете Договарящи се Страни. Ако посочените власти не постигнат споразумение, спорът се решава по дипломатически канали.

## **ЧЛЕН 19**

### **ИЗМЕНЕНИЯ**

1. Всяко изменение или допълнение на тази Спогодба, по което е постигнато споразумение между Договарящите се Страни, след провеждането на консултации съгласно Член 17 на настоящата Спогодба, влиза в сила съгласно условията на Член 22 от настоящата Спогодба.

2. Всяка допълнение или изменение на Приложението към Спогодбата може да бъде извършено, чрез директно споразумение между въздухоплавателните власти на двете Договарящи се Страни, и влиза в сила от съвместно определената от тях дата.

3. В случай, че бъде сключено многостранно споразумение за

въздушен транспорт, с участието на двете Договарящи се Страни, тази Спогодба ще бъде изменена в съответствие с това споразумение в частта, в която евентуално му противоречи.

## **ЧЛЕН 20**

### **РЕГИСТРАЦИЯ**

Настоящата Спогодба, включително и измененията и допълненията към нея ще бъдат регистрирани в Международната организация за гражданска авиация и в Секретариата на Организацията на Обединените Нации.

## **ЧЛЕН 21**

### **ПРЕКРАТИВАНЕ**

1. Всяка от Договарящите се Страни може по всяко време да уведоми другата Договаряща се Страна за намерението си да прекрати действието на настоящата Спогодба. Такова уведомление ще бъде незабавно съобщено и на Международната организация за гражданска авиация. В такъв случай Спогодбата прекратява своето действие 12(дванадесет) месеца след датата на получаване на уведомлението от другата Договаряща се Страна, освен ако уведомлението за прекратяване на действието на Спогодбата не бъде оттеглено посредством споразумение и то преди изтичането на този срок.

2. В случай, че отсъствува потвърждение за получаване на уведомлението от другата Договаряща се Страна, уведомлението ще се счита за получено 14 (четиринадесет) дни след получаването му в Международната организация за гражданска авиация.

## **ЧЛЕН 22**

### **ВЛИЗАНЕ В СИЛА**

1. Тази Спогодба се сключва за неопределен срок на действие и влиза в сила от датата на получаване на втората от нотите, с които Договарящите се страни взаимно се информират, по дипломатически път, за изпълнение изискванията на националните си законодателства за

влизане на Спогодбата в сила.

В потвърждение на изложеното по-горе, долуподписаните, надлежно упълномощени от съответните Правителства на Договарящите се Страни подписаха тази Спогодба.

Подписана в гр. Варшава..... на 19 май..... 1999 год.  
в два оригинални екземпляра всеки на български, латвийски и английски езици, като всички текстове са еднакво валидни. В случай на различия при тълкуването за меродавен се счита английският текст.

ЗА  
ПРАВИТЕЛСТВОТО НА  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ЗА  
ПРАВИТЕЛСТВОТО НА  
РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ



## ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ СПОГОДБАТА

### РАЗДЕЛ А

1. Маршрутите по които могат да бъдат експлоатирани въздушни линии от назначеното въздухоплавателно предприятие(я) на Република България в двете посоки:

Точки на излитане	Междинни точки	Точки в Латвия	Точки отвъд
Точки в България	да се договорят по-късно по-късно	Рига, две точки да се договорят по-късно	да се договорят по-късно

### РАЗДЕЛ Б

2. Маршрутите по които могат да бъдат експлоатирани въздушни линии от назначеното въздухоплавателно предприятие(я) на Република Латвия в двете посоки:

Точки на излитане	Междинни точки	Точки в България	Точки отвъд
Точки в Латвия	да се договорят по-късно	София, две точки да се договорят по-късно	да се договорят по-късно

3. Пета свобода на опериране по договорните линии в посока на и от трети страни, може да бъде използвана само при условие, ако е била предварително съгласувана и договорена между назначени въздухоплавателни предприятия и одобрена от съответните въздухоплавателни власти.

4. Всеки или всички междинни пунктове, както и пунктите отвъд могат по усмотрение на назначеното въздухоплавателно предприятие могат да бъдат пропуснати по време на един или всички полети при условие, че услугата започва или завършва на територията на Договарящата се Страна, назначила въздухоплавателното предприятие.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la République de Bulgarie et le Gouvernement de la République de Lettonie, ci-après dénommés dans le présent Accord " les Parties contractantes " ;

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Réaffirmant leur volonté de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale ;

Désireux d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Ont décidé de conclure le présent Accord et sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1) Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, et à moins que le contexte n'en décide autrement :

a) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de toute modification apportée aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, sous réserve que ces annexes et modifications aient pris effet pour les deux Parties contractantes ;

b) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend, dans le cas du Gouvernement de la République de Bulgarie, du Ministère des transports - Administration de l'aviation civile, et, dans le cas du Gouvernement de la République de Lettonie, du Ministère des transports ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités ;

c) L'expression " entreprise(s) désignée(s) " s'entend de la ou des entreprises de transport aérien désignées et autorisées à exploiter conformément à l'article 3 du présent Accord ;

d) Le terme " territoire ", s'agissant de la République de Bulgarie, s'entend de sa partie continentale, des eaux intérieures et des eaux territoriales qui en font partie ainsi que de l'espace aérien au-dessus, et relevant de la souveraineté de cet Etat ;

e) Le terme " territoire ", s'agissant de la République de Lettonie, a le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention ;

f) L'expression " services aériens ", " service aérien international ", " entreprises de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention ;

g) Le terme " capacité ", s'agissant d'un aéronef, s'entend de la capacité de transport payant de l'aéronef, offerte sur un itinéraire ou sur un tronçon d'itinéraire ;

h) Le terme “ capacité ”, s'agissant d'un service aérien donné, s'entend de la capacité totale des aéronefs exploités pour ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs au cours d'une période donnée sur un itinéraire ou un tronçon d'itinéraire ;

i) Le terme “ tarif ” s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises et des conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations des agences et autres prestations auxiliaires, à l'exclusion toutefois des rémunérations au titre du transport du courrier et des conditions de son transport.

2) L'annexe au présent Accord est considérée comme partie intégrante de celui-ci, et toute référence à l'Accord s'entend également de son annexe et des amendements, sauf indication contraire dans les présentes.

*Article 2. Octroi des droits*

1) Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue de créer et d'exploiter des services convenus sur des routes spécifiées. La ou les entreprises désignées par chaque Partie contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, du droit de faire des escales sur le territoire désigné aux points spécifiés dans l'annexe, aux fins d'embarquement ou de débarquement, en trafic international, de passagers, de marchandises et de courrier à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2) Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne seront pas considérées comme conférant à la ou aux entreprises de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, du fret ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3) En sus des droits accordés conformément au paragraphe 1 du présent article, chaque Partie contractante accorde également à la ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, pour les besoins des services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) Le droit d'atterrir sur ledit territoire à des fins non commerciales.

*Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation*

1) Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien habilitées à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2) Chacune des Parties contractantes avisera par écrit l'autre Partie contractante du remplacement de son ou de ses entreprises désignées par une ou plusieurs autres entreprises désignées.

3) Au reçu de la désignation, les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes accorderont sans retard, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du

présent article, le ou les permis d'exploitation à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

4) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger de la ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

5) Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 3 du présent article, ou d'imposer telles conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par la ou les entreprises de transport aérien désignées, des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante désignant la ou les entreprises de transport aérien ou de ressortissants de ladite Partie.

6) Lorsqu'une ou plusieurs entreprises ont ainsi été désignées et autorisées, elles peuvent commencer à tout moment à exploiter tout service convenu, sous réserve qu'un tarif et un horaire établis conformément aux dispositions des articles 6 et 9 du présent Accord soient en vigueur pour ledit service.

#### *Article 4. Annulation ou suspension des droits*

1) Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler le permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'article 2 du présent Accord par une ou plusieurs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si elle a des raisons de douter qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de la ou des entreprises sont entre les mains de la Partie contractante qui les a désignées ou de ressortissants de ladite Partie ;

b) Si ces entreprises ne respectent pas la législation ou la réglementation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante ayant accordé ces droits ; ou

c) Si la ou les entreprises manquent de quelque autre manière que ce soit à conformer leur exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2) Sauf nécessité immédiate d'annuler le permis, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer des conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### *Article 5. Règlement applicable à la capacité*

La capacité à exploiter sur les services aériens réguliers convenus sera assujettie aux conditions suivantes :

1) Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires.

2) L'entreprise ou les entreprises désignées par chaque Partie contractante devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux prestations que cette ou ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins de la population en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour premier objectif de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de fret et de courrier en provenance de ou à destination du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien. Les dispositions applicables au transport des passagers, du fret et du courrier, tant embarqués que débarqués en des points situés sur le territoire de pays tiers, seront exercés dans le respect des principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) A la demande de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les entreprises ;

b) A la demande de trafic dans la région traversée par le ou les services, compte dûment tenu des services locaux et régionaux assurés par les compagnies aériennes des Etats de la région ;

c) Aux impératifs d'une exploitation économique des services convenus.

#### *Article 6. Approbation des horaires*

L'entreprise ou les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes soumettront le programme de leurs vols à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant le début de l'exploitation. Ce programme indiquera notamment les horaires, les fréquences des services et les types d'aéronefs devant être exploités.

Chacune des modifications apportées ultérieurement sera communiquée aux autorités aéronautiques, en vue de son agrément.

#### *Article 7. Exonération de droits de douane et de taxes*

1) Chacune des Parties contractantes exonérera, à titre réciproque, la ou les entreprises désignées par l'autre Partie contractante, et ce dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, de restrictions à l'importation, de droits de douane, de droits d'accise, de droits d'inspection et autres droits ou taxes nationaux sur les approvisionnements en carburant et huiles de graissage, fournitures techniques consommables, pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les alcools, le tabac, les boissons et autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers pendant le vol) et autres articles exclusivement destinés à l'exploitation ou à

l'entretien des aéronefs de la ou des entreprises désignées par ladite Partie contractante, exploitant les services convenus, sous réserve que ce matériel, ces fournitures et ces provisions de bord restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés. Seront également exonérés des mêmes droits et/ou taxes, les lots de billets imprimés, les lettres de transport aérien ainsi que tous les imprimés portant le label de l'entreprise ainsi que la documentation publicitaire habituelle distribuée gratuitement par la ou les entreprises désignées.

2) Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 ci-avant, ceci à l'exception des taxes ou droits correspondant aux services rendus :

a) Introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par ou au nom de la ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante ;

b) Conservés à bord des aéronefs de la ou des entreprises d'une Partie contractante à l'arrivée sur le ou au départ du territoire de l'autre Partie contractante ;

c) Embarqués à bord d'aéronefs de la ou des entreprises désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés en tout ou partie dans les limites du territoire de la Partie contractante accordant l'exonération, sous réserve qu'ils ne soient pas cédés à des tiers sur le territoire de ladite Partie contractante.

3) Les équipements normaux de bord ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de la ou des entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des services douaniers dudit territoire. S'ils le sont, ils pourront être placés sous la surveillance de ces services jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

#### *Article 8. Trafic en transit direct*

Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct à travers le territoire de l'une ou de l'autre des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne feront l'objet que d'un contrôle simplifié, excepté dans le cas des mesures de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne ainsi que la contrebande de stupéfiants. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct seront exonérés de droits de douanes et autres taxes analogues.

#### *Article 9. Tarifs*

I) Les tarifs pratiqués par la ou les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes pour le transport, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, seront fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, dont les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chacun des services, les intérêts des consommateurs et les tarifs des autres compagnies aériennes.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées par les Parties contractantes, après consultation des autres compagnies aériennes desservant tout ou partie de la même route.

3) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 (quarante-cinq) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, lesdites autorités pourront, en concertation, accepter un délai plus court.

4) L'agrément peut être donné expressément. Si aucune des autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne signale son opposition aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans un délai de 30 (trente) jours à compter de la date du dépôt de la proposition conformément au paragraphe précédent du présent article, ces tarifs sont réputés agréés. Dans l'éventualité où le délai prévu pour la proposition visée au paragraphe 3 serait écourté, les autorités aéronautiques pourront convenir que le délai dans lequel un agrément doit impérativement être notifié soit inférieur à 30 (trente) jours.

5) Si un tarif ne peut être convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 ou si, pendant le délai applicable selon le paragraphe 4 du présent article, l'une des autorités aéronautiques signifie son opposition à tout tarif convenu selon les dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de déterminer le tarif d'un commun accord.

6) Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur la fixation d'un tarif dans les conditions stipulées au paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7) Aucun tarif ne pourra entrer en vigueur à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne l'aient agréé.

8) Le tarif d'ores et déjà établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, la validité d'un tarif ne sera pas prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de 12 (douze) mois après la date normale de son expiration.

#### *Article 10. Échange d'informations et de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, à leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres dont celles-ci pourront raisonnablement avoir besoin pour étudier la capacité offerte sur les services convenus par la ou les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume de trafic acheminé par ladite ou lesdites entreprises sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

#### *Article 11. Vente des billets, promotion des ventes et transfert des revenus nets*

1) A titre réciproque, chacune des Parties contractantes accorde à la ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit d'émettre librement ses propres titres de

transport aérien et de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante soit directement, soit par l'entremise d'un agent, ce en devise locale ou dans toute devise librement convertible dans des conditions conformes à la législation et à la réglementation nationales applicables.

2) A titre réciproque, les entreprises de transport aérien des Parties contractantes auront le droit de transférer librement du territoire de vente à leur propre territoire au taux de change officiel et dans le respect des réglementations applicables aux devises l'excédent des recettes par rapport aux dépenses, acquis par les entreprises au titre du transport des passagers, du fret et du courrier. Sont inclus dans ces transferts les revenus des ventes, faites directement ou par l'entremise d'une agence de services de transport aérien, ainsi que des services auxiliaires et des intérêts normalement acquis sur le montant de ces recettes pendant leur dépôt en attendant leur transfert.

3) Les revenus et les bénéfices tirés par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante quelle qu'elle soit sur le territoire de l'autre Partie contractante, du transport de passagers, de fret et du courrier seront exonérés d'impôts sur le revenu ainsi que de toutes autres taxes imposées par ladite autre Partie contractante.

4) Si les paiements entre les Parties contractantes sont régis par un accord particulier, ledit accord particulier s'appliquera.

#### *Article 12. Représentation*

1) La ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes seront autorisées, sous réserve de réciprocité, à avoir sur le territoire de l'autre Partie contractante leurs représentants ainsi que le personnel commercial, d'exploitation et technique nécessaires à l'exploitation des services convenus. Ce personnel sera choisi selon les besoins parmi les ressortissants de l'une ou des deux Parties contractantes.

2) Au choix de la ou des entreprises désignées, leurs besoins en personnel pourront être satisfaits par leur propre personnel lui-même, ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne exerçant son activité sur le territoire de l'autre Partie contractante et habilitée à offrir de tels services sur ledit territoire.

3) Les représentants et le personnel seront assujettis à la législation et à la réglementation en vigueur chez l'autre Partie contractante, et chacune des Parties contractantes accordera, à titre réciproque et dans les plus brefs délais les permis de travail, les visas de travail et autres documents analogues aux représentants et au personnel visé au paragraphe 1 du présent article.

#### *Article 13. Application des lois et règlements*

1) Les lois et règlements de chaque Partie contractante, régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation desdits aéronefs cependant qu'ils se trouvent sur son territoire, seront appliqués à la ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements de chaque Partie contractante, applicables à l'entrée, au séjour, au transit et au départ de son territoire des passagers, des équipages, des bagages, du

fret et du courrier embarqués sur les aéronefs, y compris les règlements applicables à l'entrée et à la sortie, à l'immigration et à l'émigration, aux passeports, aux douanes, aux devises et aux contrôles sanitaires, seront respectés par la ou les entreprises de chacune des Parties contractantes à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, au départ dudit territoire et durant les escales sur ledit territoire.

3) A titre réciproque, aucun visa ne sera exigé pour l'entrée, le séjour et la sortie des équipages des aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes, sous réserve qu'ils repartent par le vol de retour suivant. Cette disposition est également valide dans les cas où l'équipage, en raison de l'état technique de l'aéronef ou pour des raisons de santé ou des raisons médicales, reste dans le pays et repart par le vol de retour suivant.

4) Dans l'application de ses règlements douaniers, d'immigration, de quarantaine et analogues, ou en ce qui concerne l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de navigation aérienne et des équipements correspondants placés sous son contrôle, ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne donnera la préférence à sa ou à ses propres entreprises de transport aérien non plus qu'à une quelconque autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise ou aux entreprises de l'autre Partie contractante, assurant des services aériens internationaux semblables.

#### *Article 14. Reconnaissance des certificats et permis*

1) Les certificats de navigabilité, les brevets de compétence et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions auxquelles ces certificats ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minima éventuellement fixées conformément à la Convention.

2) Chacune des Parties contractantes se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

#### *Article 15. Redevances d'usage des aéroports et autres équipements*

1) Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou autoriser l'imposition de redevances raisonnables au titre de l'utilisation des aéroports ou autres équipements de navigation aérienne, sous réserve que ces redevances ne soient pas supérieures à celles payées par son ou ses entreprises désignées assurant des services aériens internationaux similaires.

2) Chaque Partie contractante encouragera les consultations entre ses organismes compétents chargés de fixer les redevances et la ou les entreprises de transport aérien désignées utilisant les services et les équipements et ce, si possible, par l'intermédiaire des organismes représentatifs des compagnies aériennes. Toute proposition visant à modifier le montant des redevances d'usage sera notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable, de telle sorte qu'ils puissent faire connaître leur point de vue avant que ces modifications n'entrent en vigueur.

*Article 16. Sécurité aérienne*

1) Sans restreindre le caractère général de leurs droits et obligations ressortant du droit international, les Parties contractantes se conformeront notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la suppression des actes illicites de violence dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de tous les autres instruments internationaux de même nature qui pourraient être ratifiés dans l'avenir par les Parties contractantes.

2) Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, constituant des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties ; elles exigeront des exploitants d'aéronefs ayant leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils respectent les dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4) Chacune des Parties contractantes accepte que lesdits exploitants d'aéronefs soient susceptibles d'être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus, dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes étudiera aussi avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures de sécurité spéciales et raisonnables afin de faire face à une menace particulière.

5) Lorsque se produira un incident ou que planera la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'aéronefs civils ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures idoines pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

6) Si une Partie contractante a des raisons fondées de croire que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions du présent article, la première Partie peut demander

des consultations immédiates avec l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant constituera un motif d'application de l'article 4 du présent Accord.

*Article 17. Consultations*

1) Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront périodiquement en vue d'assurer la bonne application et le respect des dispositions du présent Accord et de son annexe.

2) Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander à consulter l'autre Partie contractante au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'amendement du présent Accord. La consultation aura lieu dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date d'expédition de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ou de raccourcir ce délai.

*Article 18. Règlement des différends*

Les différends qui s'élèveraient entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord seront réglés par voie de négociation directe entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si lesdites autorités ne parviennent pas à un accord, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

*Article 19. Amendements*

1) Tout amendement au, modification du ou ajout au présent Accord, convenu par les Parties contractantes après consultations tenues conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord, entrera en vigueur dans les conditions énoncées à l'article 22 du présent Accord.

2) Tout supplément à ou amendement de l'annexe peut être convenu directement entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et entrera en vigueur à une date convenue en commun par lesdites autorités.

3) Dans l'éventualité où une convention générale multilatérale concernant le transport aérien serait conclue, convention par laquelle les deux Parties contractantes seraient liées, toute partie qui, dans le présent Accord serait incompatible avec ladite convention serait modifiée de telle manière qu'elle soit conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article 20. Enregistrement*

Le présent Accord ainsi que tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations Unies.

*Article 21. Dénonciation*

1) L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment signifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera simultané-

ment communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin 12 (douze) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée en conséquence d'un accord avant l'expiration de ce délai.

2) En l'absence d'accusé réception de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue 14 (quatorze) jours après qu'elle aura été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 22. Entrée en vigueur*

1) Le présent Accord a été conclu pour une durée indéfinie et entrera en vigueur à la date de réception de la seconde des notes diplomatiques échangées par les deux Parties contractantes, notifiant que leurs formalités constitutionnelles respectives pour l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Varsovie le 19 mai 1999, en deux exemplaires originaux en langues bulgare, lettone et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence portant sur sa mise en oeuvre, son interprétation ou son application, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République de Bulgarie :

WILHELM KRAUSS

Pour le Gouvernement de la République de Lettonie :

ANATOLIYS GORBUNOVS

## ANNEXE

### LISTE DES ROUTES

#### SECTION A

1. Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités dans les deux sens par la ou les entreprises de transport aérien désignées par la République de Bulgarie :

<b>Points de départ</b>	<b>Points intermédiaires</b>	<b>Points en Lettonie</b>	<b>Points au-delà</b>
Points en Bulgarie	A convenir ultérieurement	Riga, deux points à convenir ultérieurement	A convenir ultérieurement

#### SECTION B

2. Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités dans les deux sens par la ou les entreprises de transport aérien désignées par la République de Lettonie :

<b>Points de départ</b>	<b>Points intermédiaires</b>	<b>Points en Bulgarie</b>	<b>Points au-delà</b>
Points en Lettonie	A convenir ultérieurement	Sofia, deux points à convenir ultérieurement	A convenir ultérieurement

3. Les droits de cinquième liberté en provenance et à destination de pays tiers pourront être exercés sur les services convenus à condition qu'ils aient été coordonnés et convenus d'avance entre les deux entreprises désignées et qu'ils aient été approuvés par les autorités aéronautiques compétentes.

4. Il sera loisible à la ou aux entreprises de transport aérien désignées d'omettre de faire escale à tout point intermédiaire ou à tout point au-delà, ou à tous les points intermédiaires ou points au-delà, à condition que le service commence ou se termine sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les entreprises de transport aérien.

