

Статья 7

Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности назначенных авиапредприятий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней со дня получения предложения об их проведении.
2. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона недостаточно эффективно применяет и соблюдает требования и стандарты безопасности полетов, указанные в пункте 1 настоящей статьи, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, установленным Конвенцией, то другая Сторона уведомляется о тех выводах или мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия минимальным стандартам, и эта другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия. Если в течение 15 дней или более длительного срока, который может быть согласован Сторонами путем обмена письменными уведомлениями по дипломатическим каналам, другая Сторона не примет соответствующих корректирующих действий, то это является основанием для применения одной Стороной по отношению к другой Стороне статьи 4 настоящего Соглашения.
3. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, любые воздушные суда, эксплуатируемые авиапредприятием или авиапредприятиями государства одной Стороны для осуществления полетов на территорию или с территории государства другой Стороны, при нахождении на территории государства другой Стороны могут стать объектом досмотра уполномоченными представителями другой Стороны на борту воздушного судна в пределах стоянки воздушного судна в целях проверки действительности находящихся на борту документов воздушного судна, экипажа, состояния воздушного судна и его оборудования при условии, что это не будет являться причиной необоснованной задержки (далее - рамповая проверка).
4. Если рамповая проверка или несколько рамповых проверок установят, что имеются основания полагать, что само воздушное судно или условия его эксплуатации не соответствуют минимальным стандартам, установленным Конвенцией, либо имеются основания полагать, что отсутствуют эффективное техническое обслуживание и управление, отвечающие стандартам безопасности полетов, установленным Конвенцией, Сторона, проводящая рамповую проверку или несколько рамповых проверок, имеет право в целях реализации статьи 33 Конвенции сделать заключение о несоответствии стандартов, на основании которых были выданы или признаны действительными сертификаты и свидетельства, касающиеся воздушного судна или его экипажа и требований по эксплуатации воздушного судна, минимальным стандартам, установленным Конвенцией.
5. Если авиапредприятием или авиапредприятиями государства одной Стороны отказано в доступе с целью проведения рамповой проверки воздушного судна в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, то другая Сторона имеет право рассматривать такой факт как существенное основание полагать о наличии нарушений, указанных в пункте 4 настоящей статьи, и сделать соответствующее заключение о недействительности документов воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также о несоответствии оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным Конвенцией.
6. Каждая Сторона оставляет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленное назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям другой Стороны, в случае если результаты рамповой проверки или нескольких рамповых проверок, а также препятствие в их проведении, консультации и прочие

факты выявят угрозу безопасности полетов воздушного судна.

7. Любые меры, принимаемые одной Стороной в соответствии с настоящей статьей, прекращаются, как только основания для введения этих мер перестают существовать.