

Статья 7. Обеспечение безопасности полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может сделать запрос о проведении в любое время консультаций, касающихся сферы стандартов безопасности, принимаемых другой Договаривающейся Стороной в отношении экипажа, воздушного судна или их действий. Такие консультации будут иметь место в течение 30 дней после получения запроса.
2. Если в ходе консультаций одна Договаривающаяся Сторона сочтет, что другая Договаривающаяся Сторона не осуществляет эффективного обеспечения и управления в сфере стандартов безопасности полетов, соответствующих, по крайней мере, действующим минимальным стандартам, определенным Конвенцией, первая Договаривающаяся Сторона уведомит другую Договаривающуюся Сторону об обнаруженных несоответствиях и о мерах, которые она полагает необходимым предпринять для устранения несоответствий минимальным стандартам, а также о действиях, которые она соответственно предпримет. Неосуществление другой Договаривающейся Стороной соответствующих действий в течение 15 дней или более продолжительного периода времени (по согласованию) явится основанием применения положения статьи 4 Соглашения.
3. Несмотря на условия, оговоренные в статье 33 Конвенции, Договаривающиеся Стороны согласились, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, при выполнении полетов на (с) территорию(и) государства другой Договаривающейся Стороны может при нахождении в пределах этой территории быть предметом инспекций полномочных представителей другой Договаривающейся Стороны, проводимых как на борту воздушного судна, так и на перроне в целях проверки действительности документов на воздушное судно и документов членов экипажа, а также состояния воздушного судна и его оборудования (в настоящей статье именуются - рамповые инспекции), при условии, что такие инспекции не будут приводить к необоснованной задержке.
4. Если в ходе рамповой инспекции или ряда рамповых инспекций выявятся серьезные факты, подтверждающие, что:
 - а) воздушное судно или его экипаж не соответствует действующим минимальным стандартам, указанным в Конвенции;
 - б) имеет место отсутствие эффективного обеспечения и соблюдения стандартов безопасности полетов, указанных в Конвенции, -Договаривающаяся Сторона, проводившая рамповую инспекцию в целях соблюдения статьи 33 Конвенции, имеет право заключить, что требования, согласно которым свидетельства или удостоверения, имеющие отношение к воздушному судну или к экипажу, выданные или признаваемые действительными, либо требования, согласно которым воздушное судно допущено к эксплуатации, не соответствуют действующим минимальным стандартам, определенным Конвенцией.
5. Если представителями авиапредприятия или авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны было отказано в доступе на борт воздушного судна в целях проведения в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи рамповой инспекции, другая Договаривающаяся Сторона имеет право заключить, что это такой же серьезный факт, как и представленные в пункте 4 настоящей статьи, и настаивать на проведении консультаций, предусмотренных настоящей статьёй.