

Статья 12

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 с даты получения предложения об их проведении.
2. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона не в полной мере соблюдает требования и применяет стандарты безопасности полетов в этих областях, которые, по крайней мере, должны соответствовать минимальным стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, то другая Сторона уведомляется о соответствующих выводах, а также о мерах, которые необходимо предпринять для соответствия минимальным стандартам, а эта другая Сторона предпринимает в течение 30 дней или в течение периода, согласованного между Сторонами, соответствующие корректирующие действия. Невыполнение соответствующих корректирующих действий в течение оговоренного периода является основанием для применения положений статьи 5 настоящего Соглашения.
3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Стороны в соответствии с договором аренды, заключенным с авиапредприятием государства любой Стороны или третьей стороны для осуществления полетов в соответствии с положениями настоящего Соглашения на территорию или с территории государства другой Стороны, может в момент нахождения на территории государства другой Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями этой другой Стороны (далее - рамповая проверка). Рамповая проверка осуществляется на борту воздушного судна и около него уполномоченными представителями другой Стороны. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью рамповой проверки является проверка действительности документации воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с опубликованными стандартами Конвенции.
4. Если рамповая проверка или серия рамповых проверок выявят несоблюдение при эксплуатации воздушного судна минимальных стандартов, установленных Конвенцией, или недостаточно эффективный контроль соблюдения стандартов, установленных Конвенцией, Сторона, проводившая рамповую проверку, несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, вправе сделать выводы о том, что требования, в соответствии с которыми выданы документация воздушного судна и свидетельства членов его экипажа, не соответствуют минимальным стандартам Конвенции.
5. В случае если представитель назначенного авиапредприятия, чье воздушное судно подвергается рамповой проверке в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, препятствует проведению такой проверки, то другая Сторона вправе сделать вывод о том, что в отношении этого воздушного судна имеются нарушения, указанные в пункте 4 настоящей статьи.
6. Каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленного назначенному авиапредприятию государства другой Стороны, в случае если результаты рамповой проверки, препятствие в их проведении, консультации и прочие факты выявят угрозу безопасности полетов воздушного судна.
7. Любые меры, принятые одной из Сторон в соответствии с пунктами 2 или 6 настоящей статьи, должны быть прекращены, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

8. Если установлено, что одна Сторона продолжает в нарушение пункта 2 настоящей статьи не соблюдать стандарты Международной организации гражданской авиации по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть уведомлен генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации, который также должен быть уведомлен о последующем удовлетворительном разрешении ситуации.