

Статья 1

1. Дополнить Соглашение статьёй 11 1 следующего содержания:

"Статья 11 1 . Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся Стороной, относящихся к летным экипажам, воздушным судам и к эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проводятся не позднее 30 дней с даты обращения с такой просьбой.

2. Если в результате таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона находит, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, эффективное соблюдение стандартов безопасности, соответствующих стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, то другая Договаривающаяся Сторона информируется о соответствующих выводах, а также о мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия стандартам. Если в течение 15 дней или в течение более длительного срока, который может быть согласован Договаривающимися Сторонами путем обмена письменными уведомлениями по дипломатическим каналам, одна Договаривающаяся Сторона не примет соответствующих действий, это будет являться основанием для применения первой Договаривающейся Стороной статьи 4 настоящего Соглашения.

3. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Конвенции, любые воздушные суда, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны на установленных маршрутах, для осуществления полетов с территории или на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, могут, если они находятся в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, быть подвергнуты осмотру уполномоченными представителями другой Договаривающейся Стороны на борту и в пределах стоянки воздушного судна с тем, чтобы проверить действительность бортовых документов и документов экипажа, а также состояние воздушного судна и его оборудования (далее - рамповая проверка), при условии, что это не приведет к неоправданной задержке.

4. Если в результате рамповой проверки или серии рамповых проверок имеются основания к утверждению, что воздушное судно или условия его эксплуатации не соответствуют стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, или отсутствует эффективное техническое обслуживание и не соблюдаются стандарты безопасности, установленные в соответствии с Конвенцией, Договаривающаяся Сторона, проводящая рамповую проверку, вправе в целях реализации статьи 33 Конвенции сделать вывод о том, что требования, в соответствии с которыми был выдан и считался действительным сертификат (свидетельство), касающийся этого воздушного судна (экипажа), или требования, в соответствии с которыми судно эксплуатируется, не соответствуют стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией.

5. Если представитель авиапредприятия или авиапредприятий запрещает доступ с целью проведения в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи рамповой проверки воздушного судна, эксплуатируемого авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, то другая Договаривающаяся Сторона вправе сделать вывод о том, что в отношении данного воздушного судна имеются нарушения, указанные в пункте 4 настоящей статьи.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право приостановить или изменить разрешение на эксплуатацию договорной линии авиапредприятию или авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны сразу же, как только первая Договаривающаяся Сторона в результате рамповой проверки или серии рамповых проверок, или отказа в доступе на место проведения

рамповой проверки, или отказа от консультаций, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, сочтет необходимым принять незамедлительные меры с целью обеспечения безопасности полетов.

7. Любые меры, принятые одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с пунктами 2 или 6 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать."

2. Пункт 2 статьи 14 изложить в следующей редакции:

"2. В случае если Договаривающиеся Стороны не придут к согласию в соответствии с законодательством своих государств, спор передается на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, по одному из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - двумя назначенными арбитрами. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение 60 дней с даты получения по дипломатическим каналам одной Договаривающейся Стороной от другой Договаривающейся Стороны запроса на рассмотрение спора в арбитраже. Такой арбитраж и третий арбитр назначаются в течение последующих 60 дней. В случае если какой-либо из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств. Если президент и вице-президент Совета Международной организации гражданской авиации являются гражданами государства одной из Договаривающихся Сторон, то назначение производит старший по должности член Совета, который не является гражданином государства ни одной из Договаривающихся Сторон. Однако председатель арбитража должен быть гражданином третьего государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с государствами обеих Договаривающихся Сторон."

3. Статью 14 дополнить пунктом 5 следующего содержания:

"5. Договаривающиеся Стороны определяют процедуры и место проведения арбитража."