

## КОНВЕНЦИЯ\*

о международной гражданской авиации

(с изменениями на 26 октября 1990 года)

---

Документ с изменениями, внесенными:

[Международным протоколом от 6 октября 1980 года;](#)

[Международным протоколом от 10 мая 1984 года;](#)

[Международным протоколом от 6 октября 1989 года;](#)

[Международным протоколом от 26 октября 1990 года.](#)

---

См. также [Протокол от 30 сентября 1977 года.](#)

---

\* Вступила в силу 4 апреля 1947 г. Конвенция вступила в силу для СССР 14 ноября 1970 года.

Текст Конвенции на английском языке см. Документ ICAO 7300/3, 1963 г.

## Преамбула

Принимая во внимание, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать созданию и сохранению дружбы и взаимопонимания между государствами и народами мира, а злоупотребление ею может превратиться в угрозу всеобщей безопасности; и

принимая во внимание, что желательно избегать трений и развивать такое сотрудничество между государствами и народами, от которого зависит мир на земле.

Нижеподписавшиеся правительства, достигнув согласия по принятию некоторых принципов и мер с тем, чтобы можно было развивать международную гражданскую авиацию безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные линии воздушного транспорта можно было организовать на основе равенства возможностей и эксплуатировать обоснованно и экономично,

Заклучили в соответствии с этим настоящую Конвенцию.

## **Часть 1. Воздушная навигация**

Часть I

Воздушная навигация

### **Глава I. Общие принципы и применение Конвенции**

Общие принципы и применение Конвенции

Статья 1

Суверенитет. Договаривающиеся Государства признают, что каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет на воздушное пространство над своей территорией.

## **Статья 2**

Территория. В целях настоящей Конвенции территорией Государства признаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся над суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного Государства.

## **Статья 3**

Гражданские и государственные воздушные суда.

a) Настоящая Конвенция будет применяться только в отношении гражданских воздушных судов и не будет применяться в отношении государственных воздушных судов.

b) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

c) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося Государства не будет совершать полеты над территорией другого Государства или совершать посадку на ней без разрешения, полученного на основе специального соглашения или иным образом и в соответствии с изложенными в нем условиями.

d) Договаривающиеся Государства предусматривают при издании регламентов для своих государственных воздушных судов, что они должны обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

## **Статья 3 bis**

а) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.

б) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт а) данной Статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.

в) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом б) настоящей Статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах, с тем чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.

d) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт а) и не затрагивает пункты b) и c) настоящей Статьи.

(Статья дополнительно включена [Международным протоколом от 10 мая 1984 года](#)).

#### **Статья 4**

Злоупотребление гражданской авиацией. Каждое Договаривающееся Государство соглашается не использовать гражданскую авиацию для каких-либо целей, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

## **Глава II. Полет над территорией Договаривающихся Государств**

Полет над территорией Договаривающихся Государств

#### **Статья 5**

Право нерегулярного полета. Каждое Договаривающееся Государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся Государств, являющиеся воздушными судами, не занятыми регулярным обслуживанием международных воздушных линий, будут иметь право при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты или транзитные беспосадочные перелеты через его территорию и совершать остановки с некоммерческими целями, без обязательного получения предварительного разрешения и при условии, что Государство, через которое осуществляется полет, имеет право потребовать совершения посадки. Вместе с тем, каждое Договаривающееся Государство в целях безопасности полета сохраняет за собой право требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих средств обеспечения полетов, придерживаться предписанных маршрутов или получать специальное разрешение на такие полеты.

Такие воздушные суда, если они заняты перевозкой пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму за пределами регулярных международных воздушных линий, должны также, при условии соблюдения положений статьи 7, пользоваться привилегией принимать на борт и выгружать пассажиров, груз или почту, при условии, что любое Государство, где такая погрузка или выгрузка имеет место, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

## **Статья 6**

Регулярные воздушные линии. Никакая регулярная международная воздушная линия, проходящая через или внутри территории Договаривающегося Государства, не может эксплуатироваться иначе как по специальному разрешению или с иной санкции этого Государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

## **Статья 7**

Каботаж. Каждое Договаривающееся Государство имеет право отказывать в разрешении воздушным судам других Договаривающихся Государств принимать на борт на своей территории пассажиров, почту и груз, перевозимые за вознаграждение или по найму и имеющие назначением другой пункт в пределах своей территории. Каждое Договаривающееся Государство обязуется не вступать в какие-либо соглашения, которые специально предоставляют любую такую привилегию на исключительной основе любому другому Государству или авиакомпании любого другого Государства и не получать любой из этих привилегий на исключительной основе от какого-либо другого Государства.

## **Статья 8**

Беспилотные воздушные суда. Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не должно совершать полетов без пилота над территорией Договаривающегося Государства без специального разрешения этого Государства или не в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся Государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечивать такое управление полетом, чтобы избежать опасности для гражданских воздушных судов.

## **Статья 9**

Запретные зоны.

а) Каждое Договаривающееся Государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или полностью запретить воздушным судам других Государств совершать полеты над определенными зонами своей территории, при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между воздушными судами, осуществляющими регулярные полеты по международным воздушным линиям данного Государства, и воздушными судами других Договаривающихся Государств, осуществляющих подобные полеты. Размеры и расположение таких запретных зон должны быть разумными настолько, чтобы не препятствовать без необходимости воздушной навигации. Описания таких запретных зон на территории Договаривающегося Государства, равно как и любые последующие изменения в них, должны сообщаться, по возможности быстрее другим Договаривающимся Государствам и Организации международной гражданской авиации.

б) Каждое Договаривающееся Государство сохраняет за собой также право, при исключительных обстоятельствах, или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности немедленно вводить временное ограничение или запрещение полетов над всей или любой частью своей территории, при условии, что такое ограничение или запрещение будет применяться без различия национальности к воздушным судам всех других Государств.

в) Каждое Договаривающееся Государство в соответствии с такими правилами, какие оно может предписать, может потребовать от любого воздушного судна, вошедшего в зону, предусмотренную в параграфах а) и б) данной статьи, произвести посадку в одном из указанных аэропортов в пределах своей территории по возможности немедленно по выходе из такой зоны.

## Статья 10



Посадка в таможенном аэропорту. За исключением того, когда, согласно условиям данной Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося Государства без посадки, каждое воздушное судно, входящее на территорию Договаривающегося Государства, должно, если правила такого Государства этого требуют, совершить посадку в аэропорту, указанном данным Государством, с целью прохождения таможенного и иного досмотра. Выход с территории Договаривающегося Государства такие воздушные суда должны производить с таким же образом указанного таможенного аэропорта. Данные о всех выделяемых таможенных аэропортах должны Государством опубликовываться и сообщаться Организации международной гражданской авиации, учрежденной в соответствии с частью II настоящей Конвенции для передачи всем другим Договаривающимся Государствам.

## **Статья 11**

Применимость правил о воздушном передвижении. При условии выполнения положений настоящей Конвенции законы и правила Договаривающегося Государства относительно допуска на свою территорию и выпуска воздушных судов, занятых в международной воздушной навигации, или относительно эксплуатации и навигации таких воздушных судов при нахождении в пределах своей территории, будут применяться к воздушным судам всех Договаривающихся Государств без различия национальности и должны выполняться такими воздушными судами при вхождении или выходе с территории этого Государства или во время пребывания в ее пределах.

## **Статья 12**

Законы о воздушных передвижениях. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает принятие мер, обеспечивающих выполнение любым воздушным судном, осуществляющим полет или воздушный маневр в пределах его территории, и любым воздушным судном, несущим его национальный опознавательный знак, где бы такое воздушное судно не находилось, действующих в нем законов и правил в отношении полета и маневра воздушных судов. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает обеспечение наиболее возможного соответствия своих собственных правил такого рода с правилами, устанавливаемыми время от времени согласно настоящей Конвенции. Правилами, действующими над открытым морем, будут правила, устанавливаемые согласно настоящей Конвенции. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает обеспечение наказания всех лиц, нарушающих действующие правила.

### **Статья 13**

Правила впуска и выпуска. Законы и правила Договаривающегося Государства, относящиеся к пропуску на его территорию или выпуску с нее пассажиров, экипажей или грузов воздушного судна, такие как впускные, выпускные, иммиграционные, паспортные, таможенные и карантинные, должны соблюдаться такими пассажирами, экипажами или владельцами груза при прибытии или убытии с территории такого Государства или во время нахождения в пределах его территории.

### **Статья 14**

Предотвращение распространения болезней. Каждое Договаривающееся Государство соглашается принимать эффективные меры по предотвращению распространения через средства воздушной навигации холеры, тифа (эпидемического), оспы, желтой лихорадки, чумы и других таких заразных болезней, которые будут время от времени определяться Договаривающимися Государствами, и с этой целью Договаривающиеся Государства будут постоянно консультироваться непосредственно с учреждениями, занимающимися международным регулированием, относящимся к санитарным мерам, применимым к воздушным судам. Такие консультации не должны оказывать влияния на применение какой-либо существующей международной конвенции по этому вопросу, членами которой могут являться Договаривающиеся Государства.

## **Статья 15**

Аэропортные и подобные сборы. Каждый аэропорт Договаривающегося Государства, открытый для общественного пользования своих национальных воздушных судов, будет равным образом, при условии соблюдения положений статьи 68, открыт на одинаковых условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся Государств. Подобные одинаковые условия должны применяться к использованию воздушными судами каждого Договаривающегося Государства всех аэронавигационных средств, включая радио и метеорологическую службы, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в интересах безопасности и удобства воздушной навигации.

Любые сборы, какие могут взиматься или быть допущены к взиманию Договаривающимся Государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договаривающегося Государства не будут превышать:

а) в отношении воздушных судов, не занятых регулярным обслуживанием международных воздушных линий, тех сборов, которые были бы уплачены своими национальными воздушными судами того же класса при осуществлении аналогичных операций, и

b) в отношении воздушных судов, занятых обслуживанием регулярных воздушных линий, тех сборов, которые были бы уплачены своими национальными воздушными судами, занятыми обслуживанием аналогичных международных воздушных линий.

Данные о всех таких сборах будут опубликовываться и направляться Организации международной гражданской авиации; при этом по представлению соответствующим Договаривающимся Государством данных о сборах, взимаемых за пользование аэропортами и другими средствами, они будут подлежать рассмотрению Советом, который будет составлять по ним доклады и делать рекомендации для учета заинтересованным Государством или Государствами. Договаривающимся Государством не будет взиматься никаких уплат, пошлин или иных сборов за право транзита через его территорию, как таковое, либо право входа или выхода с его территории какого-либо воздушного судна Договаривающегося Государства или находящихся на нем лиц или имущества.

## **Статья 16**

Досмотр воздушных судов. Надлежащие власти каждого из Договаривающихся Государств будут иметь право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся Государств при их прибытии или отбытии и проверять удостоверения и другие документы, предписываемые настоящей Конвенцией.

## **Глава III. Национальность воздушных судов**

### **Национальность воздушных судов**

## **Статья 17**

Национальность воздушных судов. Воздушные суда имеют национальность того Государства, в регистр которых они занесены.

## **Статья 18**

Двойное занесение в регистр. Не может считаться действительным занесение воздушного судна в регистр более чем одного Государства, но Государство регистрации может меняться.

## **Статья 19**

Национальные законы, регулирующие занесение в регистр. Занесение в регистр или смена Государства регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся Государстве будут производиться в соответствии с его законами и правилами.

## **Статья 20**

Нанесение знаков. Каждое воздушное судно, занятое в международной воздушной навигации, должно нести на себе свои соответствующие национальный и регистрационный знаки.

## **Статья 21**

Сообщения о занесении в регистр. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает предоставление другому Договаривающемуся Государству или Организации международной гражданской авиации, по их требованию, информации относительно занесения в регистр и принадлежности любого отдельного воздушного судна, занесенного в регистр в данном Государстве. Кроме того каждое Договаривающееся Государство будет представлять Организации международной гражданской авиации отчеты в соответствии с таким порядком, какой последняя может установить, включая в них такие соответствующие данные, какие могут быть представлены относительно принадлежности и эксплуатации воздушного судна, занесенного в регистр в данном государстве и обычно занятого в международной воздушной навигации. Данные, получаемые таким образом Организацией международной гражданской авиации, будут представляться ею другим Договаривающимся Государствам по их просьбе.

## **Глава IV. Мероприятия по содействию международной навигации**

### Мероприятия по содействию международной навигации

#### **Статья 22**

Упрощение формальностей. Каждое Договаривающееся Государство соглашается принять путем издания специальных правил или иным образом все осуществимые меры по содействию и облегчению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся Государств и без необходимости не допускать задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении иммиграционных, карантинных, таможенных и выпускных законов.

#### **Статья 23**

Таможенные и иммиграционные процедуры. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает постольку, поскольку оно может счесть это осуществимым, приведение таможенных и иммиграционных процедур, связанных с международной воздушной навигацией, в соответствии с практикой, которая может время от времени устанавливаться или быть рекомендована в соответствии с настоящей Конвенцией. Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее учреждению аэропортов, свободных от таможенного досмотра.

## Статья 24

Таможенные пошлины.

а) Воздушное судно, совершающее полет на территорию, с территории или через территорию другого Договаривающегося Государства, будет на это время пользоваться правом освобождения от таможенных пошлин, при условии соблюдения таможенных правил этого Государства. Горючее, смазочные материалы, запасные части, табельное оборудование и самолетное имущество, находящиеся на борту воздушного судна Договаривающегося Государства, по прибытии на территорию другого Договаривающегося Государства и остающиеся на борту при отбытии с территории этого Государства, будут освобождаться от таможенных пошлин, досмотровой платы или подобных государственных или местных пошлин и сборов. Это освобождение не будет применяться в отношении каких-либо выгружаемых запасов или предметов, если только это не предусматривается таможенными правилами Государства, которое может потребовать, чтобы они хранились под наблюдением таможни.

б) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося Государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося Государства занятого в Международной воздушной навигации, должны пропускаться без уплаты таможенных пошлин, при условии соблюдения правил данного Государства, которые могут предусматривать хранение предметов под наблюдением и контролем таможни.

## Статья 25

Воздушные суда, терпящие бедствие. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает обеспечение таких мер помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно может счесть осуществимыми, и предусматривает разрешение под контролем своих собственных властей владельцам воздушного судна или властям Государства, в котором воздушное судно занесено в регистр, предпринимать такие меры помощи, какие могут вынуждаться обстоятельствами. Каждое Договаривающееся Государство при осуществлении поисков пропавшего воздушного судна будет сотрудничать в осуществлении координированных действий, какие могут быть рекомендованы время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией.

## **Статья 26**

Расследование аварий. В случае аварии, происшедшей с воздушным судном Договаривающегося Государства на территории другого Договаривающегося Государства и повлекшей смерть или серьезное ранение или указывающей на серьезный технический дефект воздушного судна или аэронавигационных средств, Государство, на территории которого произошла авария, произведет расследование обстоятельств аварии в соответствии, насколько допускает его законодательство, с процедурой, которая может быть рекомендована Организацией международной гражданской авиации. Государству, в регистр которого занесено воздушное судно, будет предоставлена возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании, а Государство, производящее расследование, должно направить этому Государству отчет и заключение.

## **Статья 27**

Освобождение от ареста на основании патентных претензий.



а) При осуществлении международной воздушной навигации любой разрешенный вход воздушного судна Договаривающегося Государства в пределы территории другого Договаривающегося Государства или разрешенный транзитный перелет территории такого Государства с посадками или без посадок не повлечет какого-либо ареста или задержания воздушного судна или предъявления какого-либо иска к владельцу или оператору последнего или какое-либо другое вмешательство со стороны или какое-либо другое вмешательство со стороны или от имени этого Государства или любого лица в нем на том основании, что конструкция, механизмы, детали, агрегаты или эксплуатация воздушного судна являются нарушением какого-либо патента, конструкции или модели, должным образом заявленных или зарегистрированных в Государстве, на территорию которого пребывает воздушное судно; при этом установлено, что ни в коем случае не будет требоваться никакого залога в связи с вышеуказанным освобождением от ареста или задержания воздушного судна в Государстве, в которое такое воздушное судно прибывает.

б) Положения параграфа а) настоящей статьи будут также применяться к случаям хранения запасных частей и запасного оборудования для воздушных судов и к праву использования и установки последних при ремонте воздушного судна Договаривающегося Государства, и при условии, что любая запатентованная деталь или оборудование, хранящиеся таким образом, не будут продаваться или отчуждаться внутри страны или продаваться на экспорт из Договаривающегося Государства, в которое воздушное судно прибыло.

с) Преимущества, предоставляемые настоящей статьей, будут распространяться только на такие Государства - стороны настоящей Конвенции, которые:

1) либо являются сторонами Международной Конвенции по охране промышленной собственности и всех дополнений к ней;

2) либо ввели патентное законодательство, которое признает и обеспечивает одинаковую защиту изобретений, сделанных гражданами других Государств - участников настоящей Конвенции.

Аэронавигационные средства и системы стандартов. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает постольку, поскольку оно может счесть это осуществимым:

a) Наличие на своей территории аэропортов, радиослужб, метеослужб и других аэронавигационных средств, способствующих международной воздушной навигации, соответствующих стандартам и практике, рекомендованным или время от времени устанавливаемым в соответствии с настоящей Конвенцией;

b) Принятие и введение в действие соответствующих систем стандартов по процедуре связи, кодам, знакам, сигналам, освещению и другой эксплуатационной практике и правил, которые могут быть время от времени рекомендованы или установлены в соответствии с настоящей Конвенцией;

c) Сотрудничество при проведении международных мероприятий по обеспечению издания аэронавигационных карт и таблиц, соответствующих стандартам, время от времени рекомендуемым или устанавливаемым в соответствии с настоящей Конвенцией.

## **Глава V. Условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов**

### Глава V

#### Условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов

### Статья 29

Бортовые документы воздушных судов. Каждое воздушное судно Договаривающегося Государства, занятое в международной навигации, будет иметь следующие документы, в соответствии с условиями, устанавливаемыми настоящей Конвенцией:

a) Удостоверение о занесении в регистр;

b) Удостоверение о его годности к полетам;

c) Надлежащие свидетельства на каждого члена экипажа;

d) Его бортовой журнал;

e) Если оно оборудовано радиоаппаратурой, - разрешение на бортовую радиостанцию;

f) Если на нем находятся пассажиры, - список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;

g) Если на нем находится груз, - манифест и подробные декларации о грузе.

### **Статья 30**

Радиооборудование воздушных судов.

a) Воздушные суда каждого Договаривающегося Государства при нахождении на или над территорией других Договаривающихся Государств могут иметь радиопередающую аппаратуру только при условии выдачи надлежащими властями Государства, в регистр которого занесено воздушное судно, разрешения на право установки и эксплуатации такой аппаратуры. Использование радиопередающей аппаратуры на территории Договаривающегося Государства, над территорией которого производится полет, будет соответствовать правилам, предписываемым этим Государством.

b) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами экипажа воздушного судна, имеющими на то специальное разрешение, выдаваемое надлежащими властями Государства, в регистр которого занесено воздушное судно.

### **Статья 31**

Удостоверения о годности к полетам. Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, будет снабжено удостоверением о годности к полетам, выдаваемым или признаваемым действительным Государством, в регистр которого занесено воздушное судно.

## **Статья 32**

Свидетельства летного состава.

а) Командир экипажа каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, будут снабжены удостоверениями о квалификации и свидетельствами, выдаваемыми или признаваемыми действительными Государством, в регистр которого занесено воздушное судно.

б) Каждое Договаривающееся Государство сохраняет за собой право отказаться признать на предмет совершения полета над его собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся Государством.

## **Статья 33**

Признание удостоверений и свидетельств. Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, выдаваемые или признаваемые действительными Договаривающимся Государством, в регистр которого занесено воздушное судно, будут признаваться в качестве действительных другими Договаривающимися Государствами, при условии, что требования, предъявляемые к таким удостоверениям или свидетельствам при их выдаче или признании действительными, соответствуют или превышают минимальные стандарты, которые могут время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

## **Статья 34**

Бортовые журналы. На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, будет вестись бортовой журнал, в который будут заноситься характеристики воздушного судна, данные о его экипаже и сведения о каждом полете в такой форме, которая время от времени может предписываться в соответствии с настоящей Конвенцией.

## **Статья 35**

Ограничения в отношении грузов.

а) Никакие военные запасы или военное снаряжение не могут ввозиться или перевозиться через территорию Государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, иначе, как с разрешения данного Государства. Каждое Государство примет правила, определяющие понятие военных запасов и военного снаряжения в смысле настоящей статьи, обращая должное внимание, в целях единообразия, на те рекомендации, которые время от времени может делать Организация международной гражданской авиации.

б) Каждое Договаривающееся Государство сохраняет за собой право, в целях охраны общественного порядка и безопасности, регулировать или запрещать ввоз или перевозку через свою территорию других предметов, помимо перечисленных в параграфе а), при условии, что в этом отношении не будет проводиться различия между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации и занятыми в ней воздушными судами других Государств, а также при условии, что не будет налагаться никаких ограничений, которые могут препятствовать перевозке и использованию на борту воздушных судов аппаратуры, необходимой для эксплуатации или навигации воздушных судов или безопасности летного состава или пассажиров.

## **Статья 36**

Фотоаппаратура. Каждое Договаривающееся Государство может запрещать или регламентировать использование над его территорией фотоаппаратуры на борту воздушных судов.

## Глава VI. Международные стандарты и рекомендованная практика

### Международные стандарты и рекомендованная практика

#### Статья 37

Принятие международных стандартов и процедур. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает сотрудничество в деле достижения в максимально возможной степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации в отношении воздушных судов, летного состава, воздушных линий и вспомогательных служб по всем вопросам, в области которых такое единообразие будет способствовать воздушной навигации и совершенствовать ее.

С этой целью Организация международной гражданской авиации примет и будет время от времени изменять по мере необходимости международные стандарты и рекомендованную практику и процедуры, касающиеся:

- a) систем связи и вспомогательных аэронавигационных средств, включая наземные знаки;
- b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- c) законов о воздушных движениях и практики управления воздушным движением;
- d) выдачи свидетельств летному составу и техническому персоналу;
- e) годности воздушных судов к полетам;
- f) регистрации и опознавания воздушных судов;
- g) сбора и обмена метеорологической информацией;
- h) бортовых журналов;
- i) аэронавигационных карт и таблиц;
- j) таможенных и иммиграционных правил;

к) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования аварий;  
и таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и надежности воздушной навигации, необходимость в которых может время от времени возникать.

## **Статья 38**

Отклонения от международных стандартов и процедур. Любое Государство, которое найдет практически неосуществимым принятие полностью любого такого международного стандарта или процедуры или приведение своих собственных правил или практики в полное соответствие с любым международным стандартом или практикой после изменения последних, или которое сочтет необходимым принятие правил или практики, отличающихся в какой-либо части от правил или практики, установленных международным стандартом, будет немедленно уведомлять Организацию международной гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и практикой, установленной международным стандартом. В случае внесения изменений в международные стандарты любое Государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, будет уведомлять об этом Совет в течение 60 дней после принятия изменения международного стандарта или указывать меры, которые оно предлагает предпринять. В любом таком случае Совет будет немедленно оповещать все другие Государства о различии, которое существует между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого Государства.

## **Статья 39**

Дополнительные записи в удостоверениях и свидетельствах.

а) В удостоверение о годности к полетам любого воздушного судна или его части, в отношении которых существует международный стандарт годности к полетам или стандарт летных качеств и которые в каком-либо отношении не удовлетворяют этому стандарту в момент выдачи на него удостоверения, будет внесен или приложен к нему полный перечень несоответствий стандарту.

b) В свидетельство любого лица, которое не удовлетворяет полностью условиям, изложенным в международном стандарте для того класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого он является, будет внесен или приложен к нему полный перечень всех данных о несоответствии этим условиям.

#### **Статья 40**

Действительность удостоверений и свидетельств с дополнительными записями. Ни одно воздушное судно или член экипажа, имеющие удостоверения или свидетельства с дополнительными записями, не будут участвовать в международной воздушной навигации иначе, как с разрешения Государства или Государств, на территорию которых они пребывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой части воздушного судна, имеющей удостоверение, в любом ином Государстве, чем Государство первоначальной выдачи удостоверения, будут производиться по усмотрению Государства, в которое воздушное судно или его часть импортируются.

#### **Статья 41**

Признание существующих стандартов годности к полетам. Положения настоящей главы не будут применимы в отношении воздушных судов и оборудования воздушных судов таких типов, прототипы которых были представлены соответствующим национальным властям на предмет выдачи удостоверения до истечения трех лет со дня принятия международного стандарта годности к полетам для такого оборудования.

#### **Статья 42**



Признание существующих стандартов квалификации летного состава. Положения настоящей главы не будут применимы в отношении летного состава, свидетельства которому были первоначально выданы до истечения одного года после первоначального принятия международного стандарта квалификации для такого летного состава, но они будут в любом случае применяться в отношении всего летного состава, свидетельства которого остаются действительными в течение пяти лет со дня принятия такого стандарта.

## **Часть 2. Организация международной гражданской авиации**

### Часть II

### Организация международной гражданской авиации

## **Глава VII. Организация**

### Организация

#### **Статья 43**

Название и структура. Конвенцией учреждается организация под названием Организация международной гражданской авиации. Она состоит из Ассамблеи, Совета и таких других органов, какие могут быть необходимы.

#### **Статья 44**

Назначение. Целями и назначением Организации являются развитие принципов и технологии международной воздушной навигации и поощрение планирования и развития международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

a) обеспечить безопасный и упорядоченный рост международной гражданской авиации во всем мире;

b) поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;

c) поощрять развитие воздушных линий, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;

d) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;

e) предотвратить экономические убытки от неразумной конкуренции;

f) обеспечить полное уважение прав Договаривающихся Государств и справедливые возможности для каждого Договаривающегося Государства по использованию международных авиакомпаний;

g) избегать дискриминации в отношениях между Договаривающимися Государствами;

h) повышать безопасность полетов в международной воздушной навигации;

f) в целом всесторонне развивать международную гражданскую авиацию.

## Статья 45

---

\* Данный текст статьи 45 был принят 14 июня 1954 г. Восьмой сессией Ассамблеи и согласно условиям статьи 94(a) Конвенции вступил в силу 16 мая 1958 г. для государств, ратифицировавших измененную статью. Для государств, не ратифицировавших измененную статью, она действует в следующей первоначальной редакции.

## **Статья 45**

Постоянное местонахождение.

(первоначальная редакция)

Постоянное местонахождение Организации будет определено на заключительном заседании Временной Ассамблеи Временной Организации международной гражданской авиации, образованной на основании Временного Соглашения о международной гражданской авиации, подписанного в Чикаго 7 декабря 1944 года. Местонахождение может быть на время переведено по решению Совета в любое другое место.

Постоянное местонахождение. Постоянное местонахождение Организации будет определено на заключительном заседании Временной Ассамблеи Временной Организации международной гражданской авиации, образованной на основании Временного Соглашения о международной гражданской авиации, подписанного в Чикаго 7 декабря 1944 года. Местонахождение может быть на время переведено по решению Совета в любое другое место, а на постоянное пребывание - по решению Ассамблеи, при условии, что такое решение должно быть принято установленным Ассамблеей числом голосов. Определенное таким образом число голосов не будет менее трех пятых от общего количества Государств-участников.

## **Статья 46**

Первая сессия Ассамблеи. Первая сессия Ассамблеи будет созвана Временным Советом вышеупомянутой Временной Организации немедленно по вступлении Конвенции в силу в такое время и в таком месте, как должно быть определено Временным Советом.

## **Статья 47**

Юридические права. Организация будет пользоваться на территории каждого Договаривающегося Государства такими юридическими правами, какие могут быть необходимы для выполнения ее функций. Государства, с конституцией и законами которого это совместимо, будут ей предоставлять полную правосубъектность.

## **Глава VIII. Ассамблея**

### Ассамблея

#### **Статья 48**

Сессии Ассамблеи и голосование.

а) Ассамблея будет проводить сессии не реже одного раза в три года и будет созываться Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по созыву Совета или по просьбе любых десяти Договаривающихся Государств, направленной Генеральному секретарю. \*

---

\* Данный текст параграфа а) статьи 48 был принят 14 июня 1954 г. Восьмой сессией Ассамблеи и согласно условиям статьи 94 Конвенции вступил в силу 12 декабря 1956 г. для государств, ратифицировавших измененный параграф. Для государств, не ратифицировавших измененный параграф, он действует в следующей первоначальной редакции:

а) Ассамблея будет проводить сессии ежегодно и будет созываться Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по созыву Совета или по просьбе любых десяти Договаривающихся Государств, направленной Генеральному секретарю (первоначальная редакция).

б) Все Договаривающиеся Государства будут иметь равное право быть представленными на сессиях Ассамблеи, и каждое Договаривающееся Государство будет иметь один голос. Делегатов, представляющих Договаривающиеся Государства, могут сопровождать специальные советники, которые могут участвовать в сессиях, но не будут иметь права голоса.

с) Кворум для проведения сессий Ассамблеи образуется большинством Договаривающихся Государств. Если иное не предусмотрено настоящей Конвенцией, решения Ассамблеи будут приниматься большинством поданных голосов.

#### Статья 49

Права и обязанности Ассамблеи. Правами и обязанностями Ассамблеи будут являться:

а) выборы на каждой сессии своего Председателя и других должностных лиц;

б) выборы Договаривающихся Государств для представительства в Совете, в соответствии с положениями главы IX;

с) рассмотрение докладов Совета и принятие по ним соответствующих мер и вынесение решений по любому вопросу, переданному ей Советом;

д) принятие своих собственных правил процедуры и учреждение таких вспомогательных комиссий, какие она сможет счесть необходимыми или желательными;

е) принятие путем голосования годовых бюджетов и определение финансовых смет Организации в соответствии с положениями главы XII; \*

---

\* Данный текст параграфа е) статьи 49 был принят 14 июня 1954 г. Восьмой сессией Ассамблеи и согласно условиям статьи 94(а) Конвенции вступил в силу 12 декабря 1956 г. для государств, ратифицировавших измененный параграф. Для государств, не ратифицировавших измененный параграф, он действует в первоначальной редакции.

е) принятие путем голосования годового бюджета и определение финансовых смет Организации в соответствии с положениями главы XII.

ф) рассмотрение расходов и утверждение отчетов Организации;

г) передача по своему усмотрению в Совет, вспомогательные комиссии или в любой другой орган любого вопроса, входящего в ее компетенцию;

h) наделение Совета правами и полномочиями, необходимыми или желательными для выполнения обязанностей Организации и их отмена или изменение в любое время;

i) исполнение соответствующих положений главы XIII;

j) рассмотрение предложений по изменению или дополнению положений настоящей Конвенции и, в случае одобрения этих предложений, их рекомендация Договаривающимся Государствам в соответствии с положениями главы XXI;

k) рассмотрение в рамках компетенции Организации любого вопроса, не входящего по своему характеру в компетенцию Совета.

## **Глава IX. Совет**

Совет

### **Статья 50**

Состав и выборы Совета.

а) Совет будет постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей. Он будет состоять из тридцати шести Договаривающихся Государств, избираемых Ассамблеей. Выборы будут проведены на первой сессии Ассамблеи и впоследствии - каждые три года, а полномочия членов Совета, избираемых таким образом, будут действительны до следующих выборов (параграф в редакции [Международного протокола от 26 октября 1990 года](#);

b) при выборах членов Совета Ассамблея будет обеспечивать соответствующее представительство (1) Государствам с ведущей ролью в воздушном транспорте; (2) Государствам, не относящимся к их числу, но которые вносят наибольший вклад в обеспечение средств для международной гражданской воздушной навигации; и (3) Государствам, не относящимся к их числу, но избрание которых будет обеспечивать представительство в Совете всех основных географических районов мира. Любое вакантное место в Совете будет заполнено Ассамблеей, по возможности, быстро; полномочия любого Договаривающегося Государства, избранного таким образом в Совет, будут действительны в течение оставшейся части срока полномочий его предшественника;

c) никакой представитель Договаривающегося Государства в Совете не будет принимать активного участия в эксплуатации международной воздушной линии или иметь в такой линии финансовых интересов.

## **Статья 51**

Председатель Совета. Совет будет избирать своего Председателя на срок в три года. Он может быть переизбран. Он не будет иметь права голоса. Совет будет избирать из числа своих членов одного или нескольких заместителей Председателя, которые при исполнении обязанностей Председателя сохраняют право голоса. Председатель избирается не обязательно из числа представителей членов Совета, но если представитель избран, его место в Совете будет считаться вакантным и будет замещено Государством, которое он представлял. Обязанностями Председателя будут являться:

a) созыв сессий Совета, Комитета по воздушному транспорту и Комиссии по воздушной навигации;

b) деятельность в качестве представителя Совета; и

c) выполнение от имени Совета функций, которые Совет на него возложит.

## **Статья 52**

Голосование в Совете. Решения Совета будут требовать одобрения большинством его членов. Совет может передать полномочия в отношении любого конкретного вопроса комитету, состоящему из его членов. Решения любого комитета Совета могут быть обжалованы в Совет любым заинтересованным Договаривающимся Государством.

### **Статья 53**

Участие без права голоса. Любое Договаривающееся Государство может участвовать без права голоса в рассмотрении Советом и его комитетами и комиссиями любого вопроса, особо затрагивающего его интересы. Никакой член Совета не будет принимать участия в голосовании при рассмотрении Советом спора, стороной которого он является.

### **Статья 54**

Обязательные функции Совета. Совет будет:

- a) представлять Ассамблее ежегодные отчеты;
- b) проводить в жизнь указания Ассамблеи и исполнять обязанности и обязательства, возложенные на него настоящей Конвенцией;
- c) определять свою структуру и правила процедуры;
- d) устанавливать и определять обязанности Комитета по воздушному транспорту, который будет избираться из числа представителей членом Совета и будет перед ним ответственен;
- e) учреждать Комиссию по воздушной навигации в соответствии с положениями главы X;
- f) распоряжаться финансами Организации в соответствии с положениями глав XII и XV;
- g) определять жалованье Председателя Совета;



h) назначать главного исполнительного чиновника, который будет называться Генеральным секретарем, и принимать меры для назначения таких других сотрудников, которые могут быть необходимы в соответствии с положениями главы XI;

i) запрашивать, собирать, изучать и публиковать информацию, относящуюся к развитию воздушной навигации и эксплуатации международных воздушных линий, включая информацию о расходах по эксплуатации и данные о субсидиях, выплачиваемых авиакомпаниям из государственных фондов;

j) доводить до сведения Договаривающихся Государств о любом нарушении настоящей Конвенции, а также о любом невыполнении рекомендаций или постановлений Совета;

k) доводить до сведения Ассамблеи о любом нарушении настоящей Конвенции, когда Договаривающееся Государство не приняло надлежащих мер в течение разумного срока после предупреждения о нарушении;

l) принимать в соответствии с положениями главы VI настоящей Конвенции международные стандарты и рекомендованную практику; указывать их для удобства в Приложениях к настоящей Конвенции и извещать все Договаривающиеся Государства о принятых мерах;

m) рассматривать рекомендации Комиссии по воздушной навигации по изменению Приложений и принимать меры в соответствии с положениями главы XX;

n) рассматривать любой вопрос, касающийся Конвенции, который любое Договаривающееся Государство передает ему на рассмотрение.

## **Статья 55**

Факультативные функции Совета. Совет может:

a) при необходимости и когда, как может показать опыт, желательно создавать вспомогательные комиссии по воздушному транспорту на региональной или иной основе и определить группы государств или авиакомпаний, с которыми или через посредство которых он может сотрудничать по вопросу облегчения достижения целей настоящей Конвенции;

b) возлагать на Конвенцию по воздушной навигации обязанности в дополнение к тем, которые предусмотрены в Конвенции, и в любое время отменять или изменять такую передачу полномочий;

c) проводить исследования по всем вопросам воздушного транспорта и воздушной навигации, имеющим международное значение, сообщать результаты своих исследований Договаривающимся Государствам и способствовать обмену информацией между Договаривающимися Государствами по вопросам воздушного транспорта и воздушной навигации;

d) изучать любые вопросы, влияющие на организацию и эксплуатацию международного воздушного транспорта, включая международное владение и эксплуатацию международных воздушных линий на основных маршрутах, и представлять Ассамблее планы относительно этих вопросов;

e) расследовать по просьбе любого Договаривающегося Государства любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной воздушной навигации, и после такого расследования выпускать такие доклады, какие могут, по его мнению, быть желательными.

## **Глава X. Комиссия по воздушной навигации**

### **Комиссия по воздушной навигации**

#### **Статья 56**

Выдвижение представителей и назначение членов комиссии. Комиссия по воздушной навигации будет состоять из девятнадцати членов, назначаемых Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися Государствами. Эти лица будут обладать достаточной квалификацией и опытом в авиационной науке и практике. Совет будет обращаться с просьбой ко всем Договаривающимся Государствам выдвинуть кандидатуры. Председатель Комиссии по воздушной навигации будет назначаться Советом (статья в редакции [Международного протокола от 6 октября 1989 года](#)).

## **Статья 57**

Обязанности Комиссии. Комиссия по воздушной навигации будет:

а) рассматривать и рекомендовать для принятия Советом изменения Приложений к настоящей Конвенции;

б) учреждать технические подкомиссии, в которых может быть представлено Договаривающееся Государство, если оно того пожелает;

с) давать Совету консультации в отношении сбора и передачи Договаривающимся Государствам всей информации, которую она сочтет необходимой и полезной для развития воздушной навигации.

## **Глава XI. Сотрудники**

Сотрудники

## **Статья 58**

Назначение сотрудников. С учетом всех правил, установленных Ассамблеей и положениями настоящей Конвенции, Совет будет определять порядок назначения и окончания службы, обучения и выплаты заработной платы, пособий и условия работы Генерального секретаря и других сотрудников Организации и может нанимать или использовать услуги граждан любого Договаривающегося Государства.

## **Статья 59**

Международный характер статуса сотрудников. Председатель Совета, Генеральный секретарь и другие сотрудники не будут испрашивать или получать от какой-либо власти вне Организации инструкции в отношении выполнения своих обязанностей. Каждое Договаривающееся Государство принимает все меры для уважения международного характера обязанностей сотрудников и не будет пытаться оказать влияние на выполнение служебных обязанностей любым из своих граждан.

## **Статья 60**

Иммунитеты и привилегии сотрудников. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает, насколько это позволяет его конституционная процедура, предоставлять Председателю Совета, Генеральному секретарю и другим сотрудникам Организации иммунитеты и привилегии, которые предоставляются соответствующим сотрудникам других правительственных международных организаций. Если будет достигнуто всеобщее международное соглашение по вопросу об иммунитетах и привилегиях международных чиновников, Председателю, Генеральному секретарю и другим сотрудникам Организации будут предоставлены иммунитеты и привилегии, предоставляемые на основании такого общего международного соглашения.

## **Глава XII. Финансы**

Финансы

## **Статья 61**

Бюджет и распределение расходов\*. Совет будет представлять Ассамблее годовые бюджеты, годовые отчеты и сметы всех доходов и расходов. Ассамблея будет утверждать бюджет путем голосования, внося в него необходимые, по ее мнению, изменения и, за исключением распределения расходов, на несение которых Государства дают согласие в соответствии с главой XV, будет распределять расходы Организации между Договаривающимися Государствами на основе, которую она время от времени будет определять.

---

\* Данный текст статьи 61 был принят 14 июня 1954 г. Восьмой сессией Ассамблеи и согласно условиям статьи 94(а) Конвенции вступил в силу 12 декабря 1956 г. для государств, ратифицировавших измененную статью. Для государств, не ратифицировавших измененную статью, она действует в следующей первоначальной редакции:

Бюджет и распределение расходов. Совет будет представлять Ассамблее годовой бюджет, годовые отчеты и сметы всех доходов и расходов. Ассамблея будет утверждать бюджет путем голосования, внося в него необходимые, по ее мнению, изменения и, за исключением распределения расходов, на несение которых Государства дают согласие в соответствии с главой XV, будет распределять расходы Организации между Договаривающимися Государствами на основе, которую она время от времени будет определять.

## **Статья 62**

Приостановление права на участие в голосовании. Ассамблея может приостанавливать право любого Договаривающегося Государства, не выполняющего в разумные сроки своих финансовых обязательств перед Организацией, на участие в голосовании в Ассамблее и в Совете.

## **Статья 63**

Расходы делегаций и других представителей. Каждое Договаривающееся Государство будет нести расходы своей делегации на Ассамблее и расходы по оплате проезда и другие затраты любого лица, которое оно назначает для работы в Совете, а также своих кандидатов или представителей в любом вспомогательном комитете или комиссии Организации.

## **Глава XIII. Другие международные соглашения**

### Другие международные соглашения

#### **Статья 64**

Соглашения о безопасности. Организация может по вопросам воздушного пространства, входящим в пределы ее компетенции, оказывающим непосредственное влияние на международную безопасность, по решениям Ассамблеи заключать соответствующие соглашения с любой всеобщей организацией, учрежденной государствами для поддержания мира.

#### **Статья 65**

Соглашения с другими международными органами. Совет от имени Организации может заключать соглашения с другими международными органами для содержания общих служб и для установления общих условий для сотрудников и с одобрения Ассамблеи может заключать такие другие соглашения, которые могут способствовать работе Организации.

#### **Статья 66**

Функции, относящиеся к другим соглашениям.

а) Организация будет также выполнять функции, возложенные на нее Соглашением о транзите по международным воздушным линиям и Соглашением о международном воздушном транспорте, выработанным в Чикаго 7 декабря 1944 г., в соответствии с содержащимися в них положениями и условиями;

б) члены Ассамблеи и Совета, которые не присоединились к Соглашению о транзите по международным воздушным линиям или Соглашению о международном воздушном транспорте, выработанным в Чикаго 7 декабря 1944 г., не будут иметь права голоса при обсуждении любых вопросов, представленных Ассамблее или Совету в соответствии с положениями соответствующего Соглашения.

## **Часть 3. Международный воздушный транспорт**

### Часть III

#### Международный воздушный транспорт

## **Глава XIV. Информация и отчетность**

### Информация и отчетность

#### **Статья 67**

Представление отчетов Совету. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает представление Совету его международными авиакомпаниями в соответствии с требованиями, предъявляемыми Советом, транспортных отчетов, статистики, расходов и финансовых отчетов с указанием, в числе прочего, доходов и их источников.

## **Глава XV. Аэропорты и другие аэронавигационные сооружения**

### Аэропорты и другие аэронавигационные сооружения

## **Статья 68**

Выделение маршрутов и аэропортов. Каждое Договаривающееся Государство может при условии соблюдения положений настоящей Конвенции выделять в пределах своей территории маршруты, по которым должна проходить любая международная авиалиния и аэропорты на ней, которые могут использоваться.

## **Статья 69**

Усовершенствование аэронавигационных сооружений. Если Совет считает, что аэропорты и другие аэронавигационные сооружения Договаривающегося Государства, включая радио- и метеослужбы, нормально не удовлетворяют безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных линий, существующих или запроектированных, Совет будет консультироваться непосредственно с соответствующим Государством и другими заинтересованными Государствами, с целью изыскания средств, с помощью которых положение может быть исправлено и может давать в этих целях соответствующие рекомендации. Никакое Договаривающееся Государство не будет считаться виновным в нарушении настоящей Конвенции, если оно не сможет выполнить эти рекомендации.

## **Статья 70**

Финансирование аэронавигационных сооружений. Договаривающееся Государство при возникновении обстоятельств, изложенных в положениях статьи 69, может заключить договор с Советом на осуществление мер по таким рекомендациям. Государство может принять на себя все расходы, связанные с любым таким договором. Если Государство не примет такого решения, Совет может по просьбе Государства согласиться принять на себя все или часть расходов.



## Статья 71

Предоставление и обслуживание сооружений Советом. Если Договаривающееся Государство о том попросит, Совет может согласиться предоставить, укомплектовать персоналом, обслуживать и управлять любым или всеми аэропортами и другими аэронавигационными сооружениями, включая радио- и метеослужбы, которые необходимы на его территории для безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных линий других Договаривающихся Государств, и может назначить справедливую и разумную плату за пользование предоставленными сооружениями.

## Статья 72

Приобретение или использование земли. В случаях, когда для сооружений, финансируемых по просьбе Договаривающегося Государства полностью или частично Советом, требуются участки земли, это Государство либо предоставит участок земли как таковой, сохраняя по желанию право собственности на нее, либо будет способствовать использованию участков земли Советом на справедливых и разумных условиях и в соответствии с законами данного Государства.

## Статья 73

Распределение расходов. В пределах фондов, которые могут предоставляться Совету Ассамблеей в соответствии с главой XII, он может производить текущие расходы из общих денежных средств Организации в целях, указанных в настоящей главе. Совет будет распределять необходимые в целях настоящей главы расходы капитальных средств в предварительно согласованных пропорциях на разумный период времени между изъявившими на то свое согласие Договаривающимися Государствами, авиакомпаниями которых используют эти сооружения. Совет может также распределять между Государствами, которые на то согласятся, любые необходимые рабочие фонды.

## **Статья 74**

Техническая помощь и использование доходов. Когда Совет по просьбе Договаривающегося Государства выделяет средства или предоставляет полностью или частично аэропорты или другие сооружения, в договоре может быть предусмотрено, с согласия такого Государства, оказание технической помощи в деле руководства и эксплуатации аэропортов и других сооружений и оплата расходов по эксплуатации аэропортов и других сооружений за счет доходов, получаемых от эксплуатации аэропортов и других сооружений, а также процентов и амортизационных сборов.

## **Статья 75**

Принятие сооружений от Совета. Договаривающееся Государство может в любое время отказаться от любого обязательства, которое оно приняло на себя в соответствии со статьей 70, и принять от Совета аэропорты и другие сооружения, которые он предоставил на его территории в соответствии с положениями статей 71 и 72, выплатив Совету сумму, которая, по мнению Совета, будет разумной в данных обстоятельствах. Если Государство сочтет, что сумма, указанная Советом, превышает разумные пределы, оно может обжаловать решение Совета в Ассамблее, а Ассамблея может утвердить или изменить решение Совета.

## **Статья 76**

Возврат денежных средств. Денежные средства, полученные Советом в качестве компенсации в соответствии со статьей 75 и в качестве процентов и амортизационных платежей в соответствии со статьей 74, в случае первоначального авансирования Государствами расходов в соответствии со статьей 73 будут возвращены Государствам, которые несли первоначальное бремя расходов, в соответствии с пропорциональностью их расходов, которая определяется Советом.

## **Глава XVI. Организация совместной эксплуатации и пультные линии**

Организация совместной эксплуатации и пультные линии

### **Статья 77**

Дозволенные организации совместной эксплуатации. Ничто в настоящей Конвенции не будет препятствовать двум или более Договаривающимся Государствам учреждать организации для совместной эксплуатации воздушного транспорта или международные эксплуатационные агентства и объединения в Пул своих воздушных линий на любых маршрутах или в любых районах, но на такие организации или агентства и такие пультные линии будут распространяться все положения настоящей Конвенции, включая положения относящиеся к регистрации соглашений в Совете. Совет будет определять, каким образом положения настоящей Конвенции, относящиеся к национальности воздушных судов, будут применяться к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами.

### **Статья 78**

Функция Совета. Совет может предложить соответствующим Договаривающимся Государствам образовать организации совместной эксплуатации воздушных линий на любых маршрутах или в любых районах.

### **Статья 79**

Участие в эксплуатационных организациях. Государство может участвовать в организациях совместной эксплуатации или в пульных соглашениях, либо через посредство своего правительства или через посредство авиакомпании или авиакомпаний, назначенных его правительством. По исключительному усмотрению соответствующего Государства компании могут быть государственными, частично государственными или частными.

## **Часть 4. Заключительные положения**

### Часть IV

#### Заключительные положения

## **Глава XVII. Другие соглашения и договоры по вопросам авиации**

### Другие соглашения и договоры по вопросам авиации

#### Статья 80

Парижская и Гаванская Конвенции. После вступления в силу настоящей Конвенции каждое Договаривающееся Государство примет меры для немедленной нотификации и денонсации Конвенции относительно регулирования воздушной навигации, подписанной в Париже 13 октября 1919 г. или Конвенции о коммерческой авиации, подписанной в Гаване 20 февраля 1928 г., если оно является участником любой из них. Во взаимоотношениях между Договаривающимися Государствами настоящая Конвенция заменяет упомянутые ранее Парижскую и Гаванскую Конвенции.

#### Статья 81

Регистрация существующих соглашений. Все существующие на день вступления в силу настоящей Конвенции авиационные соглашения, заключенные между Договаривающимся Государством и любым другим Государством или между авиакомпанией Договаривающегося Государства и любым другим Государством или авиакомпанией любого другого Государства, будут немедленно зарегистрированы в Совете.

## **Статья 82**

Аннулирование несоответствующих соглашений. Договаривающиеся Государства принимают настоящую Конвенцию в качестве аннулирующей все обязательства и договоренности между ними, несовместимые с ее условиями, и предусматривают отказ от принятия любых таких обязательств и договоренностей. Договаривающееся Государство, которое прежде, чем стать членом Организации, приняло на себя какие-либо обязательства в отношении недоговаривающегося Государства или гражданина Договаривающегося Государства или гражданина недоговаривающегося Государства, несовместимые с условиями настоящей Конвенции, немедленно примут меры для своего освобождения от этих обязательств. Если авиакомпания любого Договаривающегося Государства приняла на себя любые такие несовместимые обязательства, Государство ее национальности должно сделать все от него зависящее, чтобы обеспечить их немедленное аннулирование, и во всяком случае будет добиваться их аннулирования, как только такая мера может быть на законном основании осуществлена после вступления в силу настоящей Конвенции.

## **Статья 83**

Регистрация новых договоров. При условии соблюдения положений предыдущей статьи, любое Договаривающееся Государство может заключать договоры, не противоречащие положениям настоящей Конвенции. Любой такой договор будет немедленно зарегистрирован в Совете, который опубликует его в возможно короткий срок.

## **Статья 83 bis. Передача определенных функций и обязанностей**

### Передача определенных функций и обязанностей

а) Несмотря на положения Статей 12, 30, 31 и 32(а), в том случае, когда воздушное судно зарегистрированное в Договаривающемся государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым; подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договаривающемся государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством; передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных Статьями 12, 30, 31 и 32(а). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

б) Передача не будет иметь действия в отношении других Договаривающихся государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со Статьей 83 или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договаривающегося государства или государств государством - стороной соглашения.

с) Положения пунктов а) и б), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным Статьей 77.

(Статья дополнительно включена [Международным протоколом от 6 октября 1980 года](#)).

## **Глава XVIII. Споры и невыполнение обязательств**

### Споры и невыполнение обязательств

## **Статья 84**

Урегулирование споров. Если любое разногласие между двумя или более Договаривающимися Государствами, касающееся толкования или применения настоящей Конвенции и ее приложений, не может быть урегулировано путем переговоров, по обращению любого вовлеченного в спор Государства оно будет разрешаться Советом. Никакой член Совета не будет принимать участия в голосовании при рассмотрении Советом любого спора, стороной в котором он является. Любое Договаривающееся Государство может, при условии соблюдения положений статьи 85, обжаловать решение Совета в третейский суд, образованный *ad hoc* по соглашению с другими сторонами в споре, или в Постоянную палату международного правосудия. О любом таком обжаловании Совет должен быть извещен в течение шестидесяти дней после получения извещения о решении Совета.

## **Статья 85**

Арбитражная процедура. Если любое Договаривающееся Государство - сторона в споре, по которому решение Совета обжаловано, не приняло Статуса Постоянной палаты международного правосудия, и Договаривающиеся Государства - стороны в споре не могут прийти к соглашению относительно выбора третейского суда, каждое из Договаривающихся Государств - сторон в споре назначит одного арбитра, которые назначат третейского судью. Если какое-либо из Договаривающихся Государств - сторон в споре не сможет назначить арбитра в течение трех месяцев со дня подачи жалобы, арбитр будет назначен от имени такого государства Председателем Совета из числа доступных лиц по имеющемуся у Совета определенному списку. Если в течение тридцати дней арбитры не смогут достичь согласия относительно третейского судьи, Председатель Совета назначит третейского судью из ранее упомянутого списка. Арбитры и третейский судья образуют вместе третейский суд. Любой третейский суд, учрежденный в соответствии с настоящей или предыдущей статьей, будет принимать свою собственную процедуру и вносить свои решения большинством голосов, при условии, что Совет может определять процедурные вопросы в случае любой задержки, которая, по мнению Совета, является слишком длительной.

## **Статья 86**

Жалобы. Если Совет не решит иначе, любое решение Совета относительно того, осуществляет ли международная авиакомпания эксплуатацию, соблюдая положения настоящей Конвенции, будет действительным, если оно не отменено на основании жалобы. По любому другому вопросу решения Совета откладываются до принятия решения по жалобе. Решения Постоянной Палаты международного правосудия и третейского суда будут окончательными и имеющими обязательный характер.

## **Статья 87**

Санкции за невыполнение решений авиакомпанией. Каждое Договаривающееся Государство предусматривает отказ в разрешении на деятельность авиакомпании Договаривающегося Государства в воздушном пространстве над своей территорией, если Совет вынес решение о том, что данная авиакомпания не выполняет окончательного решения, вынесенного в соответствии с предыдущей статьей.

## **Статья 88**

Санкции за невыполнение решений государством. Ассамблея будет приостанавливать право на голосование любого Договаривающегося Государства в Ассамблее и в Совете, когда оно не выполняет обязанностей в соответствии с положениями данной главы.

## **Глава XIX. Война**

Война

## **Статья 89**



Военное и чрезвычайное положение. В случае войны положения настоящей Конвенции не будут затрагивать свободы действий любого затронутого войной Договаривающегося Государства, независимо от того, является ли оно воюющей или нейтральной стороной. Тот же принцип будет применяться в отношении любого Договаривающегося Государства, которое вводит у себя чрезвычайное положение и уведомляет об этом факте Совет.

## **Глава XX. Приложения**

### Приложения

#### **Статья 90**

Принятие и изменение Приложений.

а) Принятие Советом Приложений, указанных в параграфе (1) статьи 54, требует двух третей голосов Совета на сессии, созванной с этой целью, после чего они будут направляться Советом каждому Договаривающемуся Государству. Любое такое Приложение или любое изменение Приложения приобретут силу в течение трех месяцев после их направления Договаривающимся Государствам или по истечении такого более длительного срока, какой Совет может предписать, если только на это время большинство Договаривающихся Государств не заявит Совету о своем несогласии с ними.

б) Совет будет немедленно нотифицировать всем Договаривающимся Государствам о вступлении в силу любого Приложения или поправки к нему.

## **Глава XXI. Ратификация, присоединение, поправки и денонсация**

### Ратификация, присоединение, поправки и денонсация

## Статья 91

### Ратификация Конвенции.

а) Настоящая Конвенция будет подлежать ратификации подписавшими ее Государствами. Документы о ратификации будут депонированы в архивах Правительства Соединенных Штатов Америки, которое будет извещать о дате депонирования каждое подписавшее и присоединившееся Государство.

б) Как только двадцать шесть Государств ратифицируют или присоединятся к настоящей Конвенции, она вступит в силу для них на тридцатый день после депонирования двадцать шестого документа о ратификации. Она будет вступать в силу для каждого ратифицирующего ее в последующем Государства на тридцатый день после депонирования его документа о ратификации.

в) В обязанности Правительства Соединенных Штатов Америки будет входить нотификация правительства каждого подписавшего Конвенцию и присоединившегося к ней Государства о дате вступления настоящей Конвенции в силу.

## Статья 92

### Присоединение к Конвенции.

а) Настоящая Конвенция будет открыта для присоединения членов Объединенных наций и связанных с ними государств, и государств, оставшихся нейтральными во время происходящего мирового конфликта.

б) Присоединение будет осуществляться путем извещения Правительства Соединенных Штатов Америки и будет становиться действительным, начиная с тридцатого дня с момента получения извещения Правительством Соединенных Штатов Америки, которое будет нотифицировать об этом всем Договаривающимся Государствам.

## Статья 93

Прием других государств. Государства, иные, чем те, которые предусмотрены в статьях 91 и 92(а), при условии одобрения любой всеобщей международной организацией, созданной государствами мира в целях сохранения мира, могут быть допущены к участию в настоящей Конвенции по решению Ассамблеи, принятому четырьмя пятими голосов, и на таких условиях, которые Ассамблея может предписать; при этом в каждом случае будет необходимо согласие любого Государства, подвергшегося вторжению или нападению во время происходящей войны со стороны Государства, добывающегося членства.

### **Статья 93bis**

а) Независимо от положений предыдущих статей 91, 92 и 93

(1) Государство, правительство которого Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить права членства в международных учреждениях, созданных Организацией Объединенных Наций или поставленных с ней в связь, автоматически перестанет быть членом Организации международной гражданской авиации;

(2) Государство, исключенное из числа членов Организации Объединенных Наций, автоматически перестанет быть членом Организации международной гражданской авиации, если только Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не приложит к своему акту об исключении рекомендации об обратном.

б) Государство, которое перестает быть членом Организации международной гражданской авиации в силу положений параграфа (а) данной статьи, после одобрения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций может быть вновь принято в Организацию международной гражданской авиации по его заявлению и с одобрения большинства Совета.

с) Члены Организации, которые временно лишены права пользования правами и привилегиями, вытекающими из членства в Организации Объединенных Наций, по просьбе последней будут временно лишены права пользования правами и привилегиями, вытекающими из членства в данной Организации.

---

\* По решению Ассамблеи Чикагская Конвенция была дополнена данной статьей 93 bis 27 мая 1947 г. Согласно условиям статьи 94(a) данная статья вступила в силу 20 марта 1961 г. для ратифицировавших ее государств.

## **Статья 94**

Изменение Конвенции.

а) Любое предложенное изменение настоящей Конвенции должно быть одобрено двумя третями голосов Ассамблеи и затем войдет в силу в отношении Государств, ратифицировавших такое изменение, после ратификации количеством Договаривающихся Государств, определенным Ассамблеей.

Определенное таким образом количество должно быть не менее двух третей от общего числа Договаривающихся Государств.

б) Если, по мнению Ассамблеи, характер изменения оправдывает такой подход, она в своей резолюции, рекомендующей принятие изменения, может предусмотреть, что любое Государство, которое не ратифицирует изменения в течение указанного периода после его вступления в силу, перестает быть членом Организации и стороной Конвенции.

## **Статья 95**

Денонсация Конвенции.

а) Любое Договаривающееся Государство может уведомить о денонсации настоящей Конвенции через три года после ее вступления в силу посредством нотификации, направленной Правительству Соединенных Штатов Америки, которое немедленно известит об этом каждое Договаривающееся Государство.

б) Денонсация вступит в силу через год со дня получения нотификации и будет действовать только в отношении Государства, совершающего денонсацию.

## **Глава XXII. Определения**

### **Определения**

#### **Статья 96**

В целях настоящей Конвенции термины означают:

а) "Воздушная линия" - любая регулярная воздушная линия, обслуживаемая воздушными судами для общественных перевозок пассажиров, почты или груза.

б) "Международная воздушная линия" - воздушная линия, которая проходит через воздушное пространство над территорией более, чем одного государства.

с) "Авиакомпания" - любое предприятие воздушного транспорта, которое в состоянии эксплуатировать или эксплуатирует международную воздушную линию.

д) "Остановка с некоммерческими целями" - посадка с любой целью, иной, чем погрузка или выгрузка пассажиров, грузов или почты.

## **Подписание Конвенции**

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписывают настоящую Конвенцию от имени своих соответствующих правительств в дни, указанные рядом с их подписями.

Совершена в Чикаго седьмого дня декабря 1944 г. на английском языке. Текст, составленный на английском, французском и испанском языках, каждый из которых будет в равной степени аутентичным, будет открыт для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия. Оба текста будут депонированы в архивах Правительства Соединенных Штатов Америки, и заверенные копии будут препровождены этим Правительством правительствам всех Государств, которые могут подписать или присоединиться к настоящей Конвенции\*.

---

\* Текст Конвенции на французском и испанском языках до настоящего времени для подписания открыт не был. Существующие французский и испанский тексты Конвенции могут быть использованы только для внутреннего пользования в Организации, т. е. для работы органов ИКАО. Изменения статей 45, 48(a), 49(e), 50(a), 61 и статья 93 bis были приняты на английском, французском и испанском языках.

Официальный перевод.

Редакция документа с учетом  
изменений и дополнений  
подготовлена юридическим  
бюро "КОДЕКС"