



## О ратификации Конвенции о международной гражданской авиации

Постановление Верховного Совета Республики Казахстан от 2 июля 1992 года.

Верховный Совет Республики Казахстан постановляет:

Конвенцию о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) ратифицировать.

Председатель Верховного Совета  
Республики Казахстан

приложение

**Примечание ИЗПИ!**

**В Конвенцию предусматриваются изменения Законом РК от 07.04.2026 № 276-VIII.**

## КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ\* (текст неофициальный)

### ПРЕАМБУЛА

Принимая во внимание, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности;

принимая во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

поэтому нижеподписавшиеся Правительства, достигнув согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично;

заключили в этих целях настоящую Конвенцию.

### ЧАСТЬ I

#### АЭРОНАВИГАЦИЯ

#### ГЛАВА I

#### ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ И ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ

#### Статья 1. Суверенитет

Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией.

## **Статья 2. Территория**

В целях настоящей Конвенции под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства.

## **Статья 3. Гражданские и государственные воздушные суда**

a) Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам.

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

c) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями.

d) Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

## **Статья 4. Ненадлежащее использование гражданской авиации**

Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

## **ГЛАВА II**

### **ПОЛЕТ НАД ТЕРРИТОРИЕЙ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ**

## **Статья 5. Право нерегулярных полетов**

Каждое Договаривающееся государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

Такие воздушные суда, если они заняты в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных воздушных сообщениях, пользуются также, с учетом положений Статьи 7, привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

#### **Статья 6. Регулярные воздушные сообщения**

Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме 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 воздушным судам других Договаривающихся государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих другой пункт назначения в пределах его территории. Каждое Договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства.

#### **Статья 8. Беспилотные воздушные суда**

Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов.

#### **Статья 9. Запретные зоны**

а) Каждое Договаривающееся государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других Договаривающихся государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, с тем, чтобы без необходимости не создавать препятствия для аэронавигации, описания таких запретных зон на

территории Договаривающегося государства, а также любые последующие изменения в них в возможно кратчайшие сроки направляются другим Договаривающимся государствам и Международной организации гражданской авиации.

б) Каждое Договаривающееся государство также сохраняет за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения или в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полеты над своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств, независимо от их национальности.

с) Каждое Договаривающееся государство на основании правил, которые оно может установить, может потребовать от любого воздушного судна, входящего в зоны, предусмотренные выше в подпунктах а) или б), произвести посадку в возможно кратчайший срок в каком-либо указанном аэропорту в пределах его территории.

#### **Статья 10. Посадка в таможенном аэропорту**

За исключением случаев, когда по условиям настоящей Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося государства без посадки, любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта. Сведения о всех указанных таможенных аэропортах публикуются государством и направляются Международной организации гражданской авиации, основанной в соответствии с Частью II настоящей Конвенции, для передачи всем другим Договаривающимся государствам.

#### **Статья 11. Применение правил о воздушных передвижениях**

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции законы и правила Договаривающегося государства, касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, либо эксплуатации и навигации таких воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства.

#### **Статья 12. Правила полетов**

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и

маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

### **Статья 13. Правила о въезде и выпуске**

Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску его на территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие, как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства.

### **Статья 14. Предотвращение распространения болезней**

Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, применяемых к воздушным судам. Такие консультации осуществляются без ущерба для применения любой действующей по этому вопросу международной конвенции, участниками которой могут являться Договаривающиеся государства.

### **Статья 15. Аэропортовые и подобные им сборы**

Каждый аэропорт в Договаривающемся государстве, открытый для общественного пользования его национальными воздушными судами открыт также, с учетом положений Статьи 68, на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся государств. Такие же единообразные условия применяются при пользовании воздушными судами каждого Договаривающегося государства всеми аэронавигационными средствами, включая радио- и метеорологическое обеспечение, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в целях обеспечения безопасности и оперативности аэронавигации.

Любые средства, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договаривающимся государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договаривающегося государства, не превышают:

а) в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, - сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях; и

б) в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях - сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Информация о всех таких сборах публикуется и сообщается Международной организации гражданской авиации, при этом по заявлению заинтересованного Договаривающегося государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом, который представляет по ним доклад и дает рекомендации для рассмотрения заинтересованным государством или государствами. Никакое Договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию или влета на его территорию или вылета с его территории любого воздушного судна Договаривающегося государства или находящихся на нем лиц или имущества.

#### **Статья 16. Досмотр воздушных судов**

Компетентные власти каждого Договаривающегося государства имеют право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные настоящей Конвенцией.

### **ГЛАВА III**

#### **НАЦИОНАЛЬНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

#### **Статья 17. Национальность воздушных судов**

Воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы.

#### **Статья 18. Двойная регистрация**

Не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому.

#### **Статья 19. Национальное законодательство, регулирующее регистрацию**

Регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся государстве производится в соответствии с его законами и правилами.

#### **Статья 20. Наличие знаков**

Каждое воздушное судно, занятое в международной аэронавигации, имеет соответствующие национальные и регистрационные знаки.

#### **Статья 21. Уведомление о регистрации**

Каждое Договаривающееся государство обязуется предоставить по запросу любому другому Договаривающемуся государству или Международной организации гражданской авиации информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве. Кроме того, каждое Договаривающееся государство направляет Международной организации гражданской авиации в соответствии с теми правилами, которые последняя может установить, уведомления, содержащие такие соответствующие данные, какие могут быть предоставлены о принадлежности и контроле над воздушными судами, зарегистрированными в этом государстве и обычно занятыми в международной аэронавигации. Данные, полученные таким путем Международной организацией гражданской авиации, предоставляются ею другим Договаривающимся государствам по их просьбе.

#### **ГЛАВА IV**

#### **МЕРЫ СОДЕЙСТВИЯ АЭРОНАВИГАЦИИ**

##### **Статья 22. Упрощение формальностей**

Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска.

##### **Статья 23. Таможенные и иммиграционные процедуры**

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции. Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее созданию аэропортов, свободных от выполнения таможенных формальностей.

##### **Статья 24. Таможенные пошлины**

а) При полетах на территорию, с территории или через территорию другого Договаривающегося государства воздушные суда временно допускаются без уплаты пошлин с учетом таможенных правил этого государства. Топливо, смазочные масла, запасные части, комплектное оборудование и запасы, находящиеся на борту воздушного судна Договаривающегося государства по прибытии на территорию другого Договаривающегося государства и остающиеся на борту при убытии с территории этого государства, освобождаются от таможенных пошлин, досмотровых сборов и подобных государственных или местных пошлин и сборов. Это освобождение не применяется к любым выгруженным грузам, независимо от их количества и

наименования, за исключением случаев, предусмотренных таможенными правилами данного государства, которые могут требовать, чтобы они содержались под таможенным надзором.

б) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося государства, занятого в международной авионавигации, освобождаются от таможенных пошлин при условии соблюдения правил данного государства, которые могут предусматривать, чтобы данные предметы содержались под таможенным надзором и контролем.

### **Статья 25. Воздушные суда, терпящие бедствие**

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и при условии осуществления контроля со стороны своих властей, разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами. Каждое Договаривающееся государство при организации поиска пропавшего воздушного судна будет сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией.

### **Статья 26. Расследование происшествий**

В случае происшествия с воздушным судном одного Договаривающегося государства, имевшего место на территории другого Договаривающегося государства и повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или авионавигационных средств, государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство. Государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании, а государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании.

### **Статья 27. Освобождение от ареста по патентным искам**

а) При осуществлении международной авионавигации любой разрешенный влет воздушного судна одного Договаривающегося государства на территорию другого Договаривающегося государства или разрешенный транзитный полет через территорию такого государства с посадками или без посадок не влечет наложения ареста на это воздушное судно или его задержания, предъявления какого-либо иска собственнику или эксплуатанту последнего или какого-либо иного вмешательства со стороны, или от имени этого государства, или любого находящегося на его территории

лица на том основании, что конструкция, механизмы, узлы, вспомогательное оборудование воздушного судна или его эксплуатации являются нарушением каких-либо прав на патент, промышленный образец или модель, должным образом выданных или зарегистрированных в государстве, на территорию которого прибыло это воздушное судно; при этом подразумевается, что в государстве, на территорию которого прибыло такое воздушное судно, ни при каких обстоятельствах не требуется залог в связи с вышеназванным освобождением от наложения ареста или задержания воздушного судна.

б) Положения пункта а) настоящей Статьи распространяется также на хранение запасных частей и запасного оборудования для воздушных судов и на право их использования и установки при ремонте воздушного судна Договаривающегося государства на территории любого другого Договаривающегося государства при условии, что любая запатентованная деталь или оборудование, хранящиеся таким образом, не будут продаваться или распространяться внутри страны или экспортироваться в коммерческих целях из Договаривающегося государства, на территорию которого прибыло это воздушное судно.

с) Привилегии, предусмотренные настоящей Статьей, распространяются лишь на такие государства - участники настоящей Конвенции, которые либо 1) являются участниками Международной конвенции по охране промышленной собственности и любых поправок к ней, либо 2) приняли патентное законодательство, признающее изобретения граждан других государств - участников настоящей Конвенции и обеспечивающее их надлежащую защиту.

## **Статья 28. Аэронавигационные средства и стандартные системы**

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет это возможным:

а) предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией;

б) принимать и вводить в действие надлежащие стандартные системы процедур связи, кодов, маркировки, сигналов, светооборудования и другую эксплуатационную практику и правила, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией;

с) сотрудничать в международных мероприятиях по обеспечению издания аэронавигационных карт и схем в соответствии со стандартами, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

## **ГЛАВА V**

### **УСЛОВИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ СОБЛЮДЕНИЮ В ОТНОШЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

#### **Статья 29. Документация, имеющаяся на воздушном судне**

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

- a) свидетельство о его регистрации;
- b) удостоверение о его годности к полетам;
- c) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;
- d) бортовой журнал;
- e) если оно оборудовано радиоаппаратурой - разрешение на бортовую радиостанцию;
- f) если оно перевозит пассажиров - список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;
- g) если оно перевозит груз - манифест и подробные декларации на груз.

#### **Статья 30. Радиооборудование воздушных судов**

a) Воздушные суда каждого Договаривающегося государства, находящиеся на территории или над территорией других Договаривающихся государств, могут иметь радиопередающую аппаратуру только в том случае, если компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, выдано разрешение на установку и использование такой аппаратуры. Использование радиопередающей аппаратуры на территории Договаривающегося государства над которой производится полет, осуществляется в соответствии с правилами, установленными данным государством.

b) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами летного экипажа, имеющими на то специальное разрешение, выданное компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно.

#### **Статья 31. Удостоверения о годности к полетам**

Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

#### **Статья 32. Свидетельства на членов экипажа**

a) Пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

б) Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения 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, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их.

### **Статья 34. Бортовые журналы**

На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете в такой форме, какая может время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

### **Статья 35. Ограничение в отношении грузов**

а) Никакое военное снаряжение или военные материалы не могут перевозиться на территорию или над территорией государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, кроме как с разрешения такого государства. Каждое государство в своих правилах определяет, что является военным снаряжением или военными материалами применительно к настоящей Статье, должным образом учитывая в целях единообразия такие рекомендации, какие может время от времени давать Международная организация гражданской авиации.

б) Каждое Договаривающееся государство в интересах соблюдения общественного порядка и безопасности сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою территорию или над своей территорией иных предметов, кроме тех, которые перечислены в пункте а), при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации, и воздушными судами других государств, занятыми подобным же образом, а также при условии, что не будут устанавливаться никакие ограничения, которые могут препятствовать перевозке и использованию на воздушных судах аппаратуры, необходимой для эксплуатации воздушных судов или навигации либо для обеспечения безопасности членов экипажа или пассажиров.

### **Статья 36. Фотографическая аппаратура**

Каждое Договаривающееся государство может запрещать или регламентировать использование фотографической аппаратуры на борту воздушных судов над своей территорией.

## ГЛАВА VI

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

#### **Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур**

Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.

С этой целью Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся:

- a) систем связи и аэронавигационных средств, включая наземную маркировку;
- b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- c) правил полетов и практики управления воздушным движением;
- d) присвоения квалификации летному и техническому персоналу;
- e) годности воздушных судов к полетам;
- f) регистрации и идентификации воздушных судов;
- g) сбора метеорологической информации и обмена ею;
- h) бортовых журналов;
- i) аэронавигационных карт и схем;
- j) таможенных и иммиграционных процедур;
- k) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования происшествий;

а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

#### **Статья 38. Отклонения от международных стандартов и процедур**

Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних, либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или

указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.

#### **Статья 39. Отметки 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 летных характеристик и которые в каком-либо отношении не соответствуют этому стандарту в момент сертификации, вносится или прилагается к нему полный перечень деталей, по которым воздушное судно или его часть не соответствуют такому стандарту.

б) свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям.

#### **Статья 40. Действительность удостоверений и свидетельств с внесенными отметками**

Ни одно воздушное судно, а также ни один член персонала, имеющие удостоверения или свидетельства с указанными отметками, не участвуют в международной навигации, как с разрешения государства или государств, на территорию которых они прибывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой его сертификационной части в любом ином государстве, кроме того, в котором оно первоначально сертифицировано, остаются на усмотрение государства, в которое импортируется воздушное судно или его часть.

#### **Статья 41. Признание существующих стандартов годности к полетам**

Положения настоящей Главы не применяются к воздушным судам и авиационному оборудованию таких типов, прототип которых представлен компетентным национальным органам для сертификации до истечения трех лет со дня принятия международного стандарта годности к полетам для такого оборудования.

#### **Статья 42. Признание существующих стандартов квалификации персонала**

Положения настоящей главы не применяются к персоналу, которому первоначально выданы свидетельства до истечения одного года после первого принятия международного стандарта о квалификации такого персонала; однако они в любом случае применяются ко всему персоналу, свидетельства которого остаются действительными в течение пяти лет с даты принятия такого стандарта.

## **ЧАСТЬ II**

## **МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

### **ГЛАВА VII**

### **ОРГАНИЗАЦИЯ**

### **Статья 43. Название и структура**

Настоящей Конвенцией учреждается организация под названием "Международная организация гражданской авиации". Она состоит из Ассамблеи, Совета и таких других органов, какие могут быть необходимы.

### **Статья 44. Цели**

Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

a) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;

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

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

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

e) предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;

f) обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;

g) избегать дискриминацию в отношении Договаривающихся государств;

h) способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;

i) оказывать общее содействие развитию международной гражданской авиации во всех ее аспектах.

### **Статья 45. Постоянное местопребывание**

Постоянное местопребывание Организации находится в таком месте, какое определяется на заключительном заседании Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации, учрежденной Временным соглашением о международной Российской Федерации, подписанным в Чикаго 7 декабря 1944 года. Местопребывание может быть временно перенесено по решению Совета в любое другое место.

### **Статья 46. Первая сессия Ассамблеи**

Первая сессия Ассамблеи созывается Временным советом вышеупомянутой Временной организации немедленно по вступлении в силу настоящей Конвенции в такое время и в таком месте, как это определит Временный Совет.

### **Статья 47. Правоспособность**

Организация пользуется на территории каждого Договаривающегося государства такой правоспособностью, какая может быть необходима для выполнения ее функций.

Ей представляется полная правосубъектность повсюду, где это совместимо с конституцией и законодательством соответствующего государства.

## **ГЛАВА VIII АССАМБЛЕЯ**

### **Статья 48. Сессии Ассамблеи и голосование**

а) Ассамблея собирается ежегодно и созывается Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе любых десяти Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю.

б) Все Договаривающиеся государства имеют равное право быть представленными на сессиях Ассамблеи и каждое Договаривающееся государство имеет право на один голос. Делегатов, представляющих Договаривающиеся государства, могут сопровождать технические советники, которые могут участвовать в заседаниях, но не имеют права голоса.

с) На заседаниях Ассамблеи для получения кворума требуется большинство Договаривающихся государств. Если иное не предусмотрено настоящей Конвенцией, решения Ассамблеи принимаются большинством поданных голосов.

### **Статья 49. Права и обязанности Ассамблеи**

Права и обязанности Ассамблеи состоят в том, чтобы:

- а) избирать на каждой сессии ее председателя и других должностных лиц;
- б) избирать Договаривающиеся государства для представительств в Совете в соответствии с положениями Главы IX;
- с) рассматривать отчеты Совета и принимать по ним соответствующие меры, а также выносить решения по любому вопросу, переданному ей Советом;
- д) определять свои собственные правила и процедуры и учреждать такие вспомогательные комиссии, какие она может счесть необходимыми или желательными;
- е) утверждать путем голосования годовой бюджет и определять финансовые мероприятия Организации в соответствии с положениями Главы XII;
- ф) проверять расходы и утверждать финансовые отчеты Организации;
- г) передавать по своему усмотрению Совету, вспомогательным комиссиям или какому-либо другому органу любой вопрос, входящий в ее сферу деятельности;
- h) наделять Совет правами и полномочиями, необходимыми или желательными для выполнения обязанностей Организации, и в любое время отменять или изменять такие делегированные полномочия;
- і) выполнять соответствующие положения Главы XIII;
- ј) рассматривать предложения об изменениях положений настоящей Конвенции и поправках к ним и, в случае принятия ею этих предложений, рекомендовать их Договаривающимся государствам в соответствии с Положениями Главы XXI;

к) рассматривать любые вопросы, входящие в сферу деятельности Организации, которые конкретно не вменены в обязанность Совету.

## **ГЛАВА IX СОВЕТ**

### **Статья 50. Состав и выборы Совета**

а) Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей. Он состоит из двадцати одного Договаривающегося государства, избранного Ассамблеей. Выборы проводятся на первой сессии Ассамблеи и в дальнейшем - через каждые три года; избранные таким образом члены Совета исполняют свои обязанности до следующих очередных выборов.

б) При выборах членов Совета Ассамблеи обеспечивает надлежащее представительство 1) государствам, играющим ведущую роль в воздушном транспорте; 2) государствам, не включенным на ином основании, которые вносят наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авиации и 3) государствам, не включенным на ином основании, назначение которых обеспечит представительство в Совете всех основных географических районов мира. Любая вакансия в Совете заполняется Ассамблеей в возможно кратчайший срок; любое Договаривающееся государство, избранное таким образом в Совет, исполняет свои обязанности до истечения срока полномочий своего предшественника.

с) Ни один представитель Договаривающегося государства в Совете не будет активно связан с эксплуатацией международных воздушных сообщений или иметь финансовую заинтересованность в таких сообщениях.

### **Статья 51. Президент Совета**

Совет избирает своего Президента сроком на три года. Он может быть переизбран. Он не имеет права голоса. Совет избирает из числа своих членов одного или нескольких вице-президентов, которые сохраняют за собой право голоса во время исполнения обязанностей Президента. Президент не обязательно избирается из числа представителей членов Совета, но если такой представитель избран на пост Президента, его место считается вакантным и занимает государство, которое он представлял. Обязанности Президента состоят в том, чтобы:

- а) созывать заседания Совета, Авиатранспортного комитета и Аэронавигационной комиссии;
- б) действовать в качестве представителя Совета;
- с) выполнять от имени Совета функции, которые возлагает на него Совет.

### **Статья 52. Голосование в Совете**

Решения Совета требуют одобрения большинством его членов. Совет может делегировать свои полномочия по какому-либо отдельному вопросу комитету,

образованному 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. Никто из членов Совета не участвует в голосовании при рассмотрении Советом спора, стороной которого он является.

### **Статья 54. Обязательные функции Совета**

Совет:

- a) представляет Ассамблее годовые доклады;
- b) выполняет указания Ассамблеи и выполняет обязанности и обязательства, возложенные на него настоящей Конвенцией;
- c) определяет свою организационную структуру и свои правила процедуры;
- d) назначает Авиатранспортный комитет, который формируется из числа представителей членов Совета и ответственен перед ним, и определяет его обязанности ;
- e) учреждает Аэронавигационную комиссию в соответствии с Положениями Главы X;
- f) распоряжается финансами Организации в соответствии с положениями Глав XII и XV;
- g) определяет жалование Президента Совета;
- h) назначает главное исполнительное должностное лицо, именуемое секретарем, а также в соответствии с положениями Главы XI принимает меры для назначения такого другого персонала, какой может оказаться необходимым;
- i) запрашивает, собирает, изучает и публикует сведения, относящиеся к развитию аэронавигации и эксплуатации международных воздушных сообщений, включая сведения об эксплуатационных расходах и подробные данные о субсидиях, выплачиваемых авиапредприятиям из государственных фондов;
- j) сообщает Договаривающимся государствам о любом нарушении настоящей Конвенции, а также о любом невыполнении рекомендаций или решений Совета;
- k) докладывает Ассамблее о любом нарушении настоящей Конвенции, когда Договаривающееся государство не приняло надлежащих мер в течение разумного срока после уведомления его о нарушении;
- l) принимает в соответствии с положениями Главы VI настоящей Конвенции международные Стандарты и Рекомендуемую практику; для удобства именует их Приложениями к настоящей Конвенции; и уведомляет все Договаривающиеся государства о принятых мерах;
- m) рассматривает рекомендации Аэронавигационной комиссии по изменению Приложений и принимает меры в соответствии с положениями Главы XX;

n) рассматривает любой вопрос, относящийся к Конвенции, который передает ему любое Договаривающееся государство.

### **Статья 55. Факультативные функции Совета**

Совет может:

a) когда это целесообразно и, как может показать опыт, желательно, создавать на региональной или иной основе подчиненные ему авиатранспортные комиссии и определять группы государств или авиапредприятий, с помощью или через посредство которых Совет может способствовать осуществлению целей настоящей Конвенции;

b) передавать Аэронавигационной комиссии обязанности в дополнение к тем, которые изложены в Конвенции, и в любое время отменять или изменять такие делегированные полномочия;

c) проводить исследования по всем аспектам воздушного транспорта и аэронавигации, имеющим международное значение, сообщать результаты своих исследований Договаривающимся государствам и способствовать обмену информацией между Договаривающимися государствами по вопросам воздушного транспорта и аэронавигации;

d) изучать любые вопросы, влияющие на организацию и эксплуатацию международного воздушного транспорта, включая вопросы международной собственности и эксплуатации международных воздушных сообщений по основным маршрутам, и представлять Ассамблее предложения по этим вопросам;

e) расследовать по просьбе любого Договаривающегося государства любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной аэронавигации, и после этого расследования выпускать такие отчеты, которые он может счесть желательными.

## **ГЛАВА X**

### **АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОМИССИЯ**

#### **Статья 56. Выдвижение и назначение членов Комиссии**

Аэронавигационная комиссия состоит из двенадцати членов, назначенных Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися государствами. Эти лица обладают соответствующей квалификацией и опытом в научной и практической областях аэронавтики. Совет обращается ко всем Договаривающимся государствам с просьбой о представлении кандидатур. Председатель Аэронавигационной комиссии назначается Советом.

#### **Статья 57. Обязанности Комиссии**

Аэронавигационная комиссия:

a) рассматривает предложения об изменении Приложений к настоящей Конвенции и рекомендует их Совету для принятия;

b) учреждает технические подкомиссии, в которых может быть представлено любое Договаривающееся государство, если оно того пожелает;

c) консультирует Совет относительно сбора и передачи Договаривающимся государствам всех сведений, которые она сочтет необходимыми и полезными для развития аэронавигации.

## **ГЛАВА XI ПЕРСОНАЛ**

### **Статья 58. Назначение персонала**

С учетом правил, установленных Ассамблеей, и положений настоящей Конвенции Совет определяет порядок назначения и освобождения от должности, подготовку, оклады, пособия и условия службы Генерального секретаря и другого персонала Организации и может нанимать на работу граждан любого Договаривающегося государства или пользоваться их услугами.

### **Статья 59. Международный характер персонала**

Президент Совета, Генеральный секретарь и другой персонал не должны запрашивать или получать инструкции от какой-либо власти, посторонней для Организации, в отношении исполнения своих обязанностей. Каждое Договаривающееся государство обязуется полностью уважать международный характер обязанностей персонала и не пытаться влиять на кого-либо из своих граждан в отношении исполнения ими своих обязанностей.

### **Статья 60. Иммунитеты и привилегии персонала**

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько это позволяет его конституционный порядок, представлять Президенту Совета, генеральному секретарю и другому персоналу Организации иммунитеты и привилегии, предоставляемые соответствующему персоналу других международных межгосударственных организаций. Если будет заключено общее международное соглашение об иммунитетах и привилегиях международных гражданских служащих, то иммунитеты и привилегии, предоставляемые Президенту, Генеральному секретарю и другому персоналу Организации, должны соответствовать иммунитетам и привилегиям, предоставляемым таким общим международным соглашением.

## **ГЛАВА XII ФИНАНСЫ**

### **Статья 61. Бюджет и распределение расходов**

Совет представляет Ассамблее годовой бюджет, годовые отчеты о состоянии счетов и предположения по всем поступлениям и расходам. Ассамблея путем голосования принимает бюджет со всеми изменениями, какие она сочтет необходимыми, и, за

исключением взносов в соответствии с Главой XV для государств, дающих на то согласие, распределяет расходы Организации между Договаривающимися государствами на такой основе, какую она определяет время от времени.

#### **Статья 62. Приостановление права голоса**

Ассамблея может приостанавливать право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией.

#### **Статья 63. Расходы делегаций и других представителей**

Каждое Договаривающееся государство принимает на себя расходы своей делегации на Ассамблее, а также содержание, путевые и другие расходы любого лица, которое оно назначает для работы в Совете, и назначенных им членов или представителей в любых вспомогательных комитетах или комиссиях Организации.

### **ГЛАВА XII**

#### **ДРУГИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ**

#### **Статья 64. Соглашение о безопасности**

В отношении вопросов, касающихся авиации, входящих в компетенцию Организации и непосредственно влияющих на международную безопасность, Организация может, с одобрения Ассамблеи путем голосования, вступать в соответствующие соглашения с любой всеобщей организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира.

#### **Статья 65. Соглашения с другими международными учреждениями**

Совет от имени Организации может вступать в соглашения с другими международными учреждениями для содержания общих служб и для принятия общих правил в отношении персонала и с одобрения Ассамблеи может вступать в такие другие соглашения, какие могут содействовать работе Организации.

#### **Статья 66. Функции, относящиеся к другим соглашениям**

а) Организация также выполняет функции, возложенные на нее Соглашением о транзите в международных воздушных сообщениях и Соглашением о международном воздушном транспорте, выработанными в Чикаго 7 декабря 1944 года, в соответствии с установленными в них условиями и положениями.

б) члены Ассамблеи и Совета, которые не приняли Соглашение о транзите в международных воздушных сообщениях или Соглашение о международном воздушном транспорте, выработанные в Чикаго 7 декабря 1944 года, не имеют права участвовать в голосовании ни по каким вопросам, переданным Ассамблее или Совету на основании положений соответствующего Соглашения.

### **ЧАСТЬ III**

#### **МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ**

## **ГЛАВА XIV**

### **ИНФОРМАЦИЯ И ОТЧЕТЫ**

#### **Статья 67. Представление отчетов в Совет**

Каждое Договаривающееся государство обязуется, что его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Советом, будут представлять в Совет отчеты о перевозках, статистику по расходам и финансовые данные с указанием в числе прочего всех поступлений и их источников.

## **ГЛАВА XV**

### **АЭРОПОРТЫ И ДРУГИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА**

#### **Статья 68. Установление маршрутов и аэропортов**

Каждое Договаривающееся государство с учетом положений настоящей Конвенции может устанавливать маршрут, по которому в пределах его территории осуществляется любое международное воздушное сообщение, а также аэропорты, которые могут использоваться при любом таком сообщении.

#### **Статья 69. Усовершенствование аэронавигационных средств**

Если Совет считает, что аэропорты или другие аэронавигационные средства какого-либо Договаривающегося государства, включая средства радио- и метеорологического обслуживания, недостаточно отвечают требованиям безопасной, регулярной, эффективной и экономической эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем, чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации. Ни одно Договаривающееся государство не считается виновным в нарушении настоящей Конвенции, если оно не выполняет эти рекомендации.

#### **Статья 70. Финансирование аэронавигационных средств**

Договаривающееся государство при возникновении обстоятельств, предусмотренных положениями Статьи 69, может вступать в соглашение с Советом с целью осуществления таких рекомендаций. Государство может принять решение взять на себя все расходы, связанные с любым таким соглашением. Если государство не принимает такого решения, Совет может по просьбе этого государства дать согласие покрывать все или часть этих расходов.

#### **Статья 71. Предоставление и содержание средств Советом**

Если Договаривающееся государство о том просит, Совет может дать согласие на предоставление, укомплектование персоналом, содержание и административное руководство деятельностью аэропортов и других аэронавигационных средств,

полностью или частично, включая средства радио- и метеорологического обслуживания, которые необходимы на его территории для безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений других Договаривающихся государств, и может установить справедливые и разумные сборы за пользование предоставленными средствами.

#### **Статья 72. Приобретение или использование земельных участков**

Если требуются земельные участки под средства, полностью или частично финансируемые Советом по просьбе какого-либо Договаривающегося государства, то это государство либо предоставляет сами земельные участки, сохраняя по своему желанию право собственности, либо содействует использованию этих земельных участков Советом на справедливых и разумных условиях и в соответствии с законодательством этого государства.

#### **Статья 73. Расходование и распределение фондов**

В пределах фондов, которые могут быть предоставлены ему Ассамблеей в соответствии с Главой XII, Совет может производить текущие расходы для целей настоящей Главы из общих фондов Организации. Совет распределяет покрытие основных расходов, требуемых для целей настоящей Главы, в предварительно согласованных пропорциях на разумный период времени между Договаривающимися государствами, которые дали на это согласие, и авиапредприятия которых пользуются вышеуказанными аэронавигационными средствами. Совет может также распределять между государствами, давшими на то согласие, покрытие любых необходимых оборотных фондов.

#### **Статья 74. Техническая помощь и использование доходов**

Когда Совет по просьбе Договаривающегося государства авансирует фонды или предоставляет полностью или частично аэропорты или другие средства, соглашение может предусматривать с согласия этого государства техническую помощь в управлении деятельностью и в эксплуатации этих аэропортов и других средств и оплату текущих расходов по эксплуатации этих аэропортов и других средств и процентные и амортизационные отчисления за счет доходов от эксплуатации аэропортов и других средств.

#### **Статья 75. Передача средств из ведения Совета**

Договаривающееся государство может в любое время отказаться от обязательств, принятых им в соответствии со Статьей 70, и взять в свое ведение аэропорты и другие средства, предоставленные Советом на его территории в соответствии с положениями Статей 71 и 72, выплатив Совету сумму, которая по мнению Совета, является разумной при данных обстоятельствах. Если государство сочтет, что назначенная Советом сумма выходит за разумные пределы, оно может обжаловать решение Совета перед Ассамблеей, и Ассамблея может утвердить или изменить решение Совета.

#### **Статья 76. Возврат фондов**

Фонды, полученные Советом в порядке возмещения согласно Статье 75, а также за счет процентов и амортизационных отчислений согласно Статье 74, в случае, если взносы первоначально внесены государствами согласно Статье 73, возвращаются тем государствам, для которых первоначально определены взносы, пропорционально размерам их взносов, установленным Советом.

## **ГЛАВА XVI**

### **ОРГАНИЗАЦИИ СОВМЕСТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ПУЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ**

#### **Статья 77. Разрешенные организации совместной эксплуатации**

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует двум или более Договаривающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объединять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах, однако на такие организации или агентства, а также пульные сообщения распространяются все положения настоящей Конвенции, в том числе те, которые относятся к регистрации соглашений в Совете. Совет определяет порядок применения положений настоящей Конвенции, касающихся национальности воздушных судов, к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами.

#### **Статья 78. Роль Совета**

Совет может предлагать заинтересованным Договаривающимся государствам создавать совместные организации для эксплуатации воздушных сообщений на любых маршрутах или в любых районах.

#### **Статья 79. Участие в организациях по эксплуатации**

Государство может участвовать в организациях совместной эксплуатации или в пульных соглашениях либо через свое правительство, либо через одну или несколько авиатранспортных компаний, назначенных его правительством. Эти компании исключительно по усмотрению заинтересованного государства могут находиться либо в государственной собственности полностью или частично, либо в частной собственности.

## **ЧАСТЬ IV**

### **ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

## **ГЛАВА XVII**

### **ДРУГИЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ АЭРОНАВТИКИ**

#### **Статья 80. Парижская и Гаванская Конвенции**

Каждое Договаривающееся государство обязуется немедленно после вступления в силу настоящей Конвенции сделать заявление о денонсации Конвенции о регулировании воздушной навигации, подписанной в Париже 13 октября 1919 года, или Конвенции о коммерческой авиации, подписанной в Гаване 20 февраля 1928 года,

если оно является участником любой из них. В отношениях между Договаривающимися государствами настоящая Конвенция заменяет вышеупомянутые Парижскую и Гаванскую конвенции.

#### **Статья 81. Регистрация существующих соглашений**

Все соглашения по вопросам авионавтики, существующие на дату вступления в силу настоящей Конвенции и заключенные между Договаривающимся государством и любым государством, либо между авиапредприятием Договаривающегося государства и любым другим государством или авиапредприятием любого другого государства, подлежат немедленной регистрации в Совете.

#### **Статья 82. Отмена несовместимых соглашений**

Договаривающиеся государства признают, что настоящая Конвенция отменяет все обязательства и соглашения между ними, несовместимые с ее положениями, и обязуются не принимать на себя любые такие обязательства и не вступать в подобные соглашения. Договаривающееся государство, которое до вступления в Организацию приняло на себя какие-либо обязательства по отношению к недоговаривающемуся государству или гражданину Договаривающегося государства либо недоговаривающегося государства, несовместимые с положениями настоящей Конвенции, немедленно примет меры к тому, чтобы освободиться от этих обязательств. Если авиапредприятие любого Договаривающегося государства приняло на себя любые такие несовместимые обязательства, государство его национальности делает все возможное, чтобы обеспечить их немедленное прекращение, и в любом случае добивается их прекращения, как только такое действие может быть осуществлено на законном основании после вступления в силу настоящей Конвенции.

#### **Статья 83. Регистрация новых соглашений**

При условии соблюдения положений предыдущей Статьи любое Договаривающееся государство может заключать соглашения, не являющиеся несовместимыми с положениями настоящей Конвенции. Любое такое соглашение подлежит немедленной регистрации в Совете, который делает о нем публикацию в возможно короткий срок.

### **ГЛАВА XVIII**

#### **СПОРЫ И НЕВЫПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ**

##### **Статья 84. Разрешение споров**

Если какое-либо разногласие между двумя или более Договаривающимися государствами, касающееся толкования или применения настоящей Конвенции и ее Приложений, не может быть урегулировано путем переговоров, оно по просьбе любого государства, вовлеченного в это разногласие, разрешается Советом. Ни один член Совета, являющийся стороной в каком-либо споре, не участвует в голосовании при рассмотрении Советом этого спора. Любое Договаривающееся государство может при

условии соблюдения положений Статьи 85 обжаловать решение Совета в третейский суд ad hoc, образованный по согласованию с другими сторонами в споре, или в Постоянную палату Международного Правосудия. О любом таком обжаловании Совет уведомляется в течение шестидесяти дней после получения уведомления о решении Совета.

### **Статья 85. Процедура третейского суда**

Если какое-либо Договаривающееся государство - сторона в споре, по которому обжалуется решение Совета, не признает Статуса Постоянной палаты Международного Правосудия, и если Договаривающиеся государства - стороны в споре не могут прийти к соглашению о выборе третейского суда, то каждое из Договаривающихся государств - сторон в споре называет по одному арбитру, а арбитры избирают суперарбитра. Если какое-либо из Договаривающихся государств - сторон в споре не назовет арбитры в течение трехмесячного периода со дня обжалования решения, то арбитр от имени этого государства назначается Президентом Совета из ведущегося Советом списка квалифицированных лиц, которыми Совет может располагать. Если в течение тридцати дней арбитры не смогут договориться о суперарбитре, Президент Совета назначает его из вышеуказанного списка. После этого арбитры и суперарбитр совместно образуют третейский суд. Любой третейский суд, учрежденный согласно настоящей или предыдущей Статьям, устанавливает свою собственную процедуру и выносит свои решения большинством голосов при условии, что Совет может решать процедурные вопросы в случае какой-либо задержки, которая, по мнению Совета, является чрезмерной.

### **Статья 86. Обжалование**

Если Совет не решит иначе, любое решение Совета о том, эксплуатирует ли авиапредприятие международные авиационные линии в соответствии с положениями настоящей Конвенции, остается в силе, при условии, что оно не отменено в порядке обжалования. Решения Совета по любому вопросу в случае их обжалования приостанавливаются до принятия решения по обжалованию. Решения Постоянной палаты Международного Правосудия и третейского суда являются окончательными и обязательными.

### **Статья 87. Санкции в отношении авиапредприятия, не выполняющего решения**

Каждое Договаривающееся государство обязуется не разрешать деятельность авиапредприятия какого-либо Договаривающегося государства в воздушном пространстве над своей территорией, если Совет принял решение, что данное авиапредприятие не выполняет окончательного решения, вынесенного в соответствии в предыдущей Статьей.

### **Статья 88. Санкции в отношении государства, не выполняющего обязательств**

Ассамблея приостанавливает право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое определено как не выполняющее обязательств, предусмотренных положениями настоящей Главы.

## **ГЛАВА XIX ВОЙНА**

### **Статья 89. Война и чрезвычайное положение**

В случае войны, положения настоящей Конвенции на затрагивают свободы действия любого затронутого войной Договаривающегося государства, как воюющего, так и нейтрального. Такой же принцип применяется в случае, когда любое Договаривающееся государство объявляет у себя чрезвычайное положение и уведомляет об этом Совет.

## **ГЛАВА XX ПРИЛОЖЕНИЯ**

### **Статья 90. Принятие приложений и поправок к ним**

а) Принятие Советом Приложений, упомянутых в подпункте "Г" Статьи 54, требует две трети голосов Совета на созванном для этой цели заседании, после чего они направляются Советом каждому Договаривающемуся государству. Любое такое Приложение или любая поправка к Приложению вступают в силу в течение трех месяцев после направления их Договаривающимся государствам либо по истечении такого более длительного периода времени, какой может установить Совет при условии, что в течение этого времени большинство Договаривающихся государств не уведомит Совет о своем несогласии.

б) Совет немедленно извещает все Договаривающиеся государства о вступлении в силу любого Приложения или поправки к нему.

## **ГЛАВА XXI РАТИФИКАЦИЯ, ПРИСОЕДИНЕНИЕ, ПОПРАВКИ И ДЕНОНСАЦИЯ**

### **Статья 91. Ратификация Конвенции**

а) настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами. Ратификационные грамоты сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, которое уведомляет о дате такой сдачи на хранение каждое из подписавших настоящую Конвенцию и присоединившихся к ней государств.

б) Как только двадцать шесть государств ратифицируют настоящую Конвенцию или присоединятся к ней, она вступит для них в силу на тридцатый день после сдачи на

хранение двадцать шестого документа. В дальнейшем она вступает в силу для каждого ратифицировавшего ее государства на тридцатый день после сдачи на хранение его ратификационной грамоты.

с) Обязанность извещать Правительство каждого из подписавших настоящую Конвенцию и присоединившихся к ней государств о дате вступления в силу настоящей Конвенции лежит на Правительстве Соединенных Штатов Америки.

### **Статья 92. Присоединение к Конвенции**

а) Настоящая Конвенция открыта для присоединения членов Объединенных Наций и присоединившихся к ним государств и государств, которые оставались нейтральными в течение настоящего мирового конфликта.

б) Присоединение осуществляется путем уведомления, направляемого Правительству Соединенных Штатов Америки, и вступает в силу на тридцатый день со дня получения уведомления Правительством Соединенных Штатов Америки, которое извещает об этом все Договаривающиеся государства.

### **Статья 93. Допуск других государств**

Помимо государств, упомянутых в Статьях 91 и 92 (а), к участию в настоящей Конвенции, при условии одобрения какой-либо всеобщей международной организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира, могут быть допущены другие государства четырьмя пятими голосов Ассамблей и на таких условиях, какие может установить Ассамблея; при этом в каждом отдельном случае необходимо согласие каждого государства, подвергшегося вторжению или нападению во время настоящей войны со стороны государства, добывающегося допуска.

### **Статья 94. Поправки к Конвенции**

а) Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции должна быть одобрена двумя третями голосов Ассамблеи и затем вступает в силу в отношении государств, ратифицировавших такую поправку, после того, как ее ратифицирует установленное Ассамблей число Договаривающихся государств. Установленное таким образом число составляет не менее двух третей общего числа Договаривающихся государств.

б) Если, по мнению Ассамблеи, характер поправки оправдывает эту меру, то Ассамблея в своей резолюции, рекомендующей принятие поправки, может предусмотреть, что любое государство, которое не ратифицирует поправку в течение установленного периода после вступления ее в силу, вследствие этого перестает быть членом Международной организации гражданской авиации и участником Конвенции.

### **Статья 95. Денонсация Конвенции**

а) Любое Договаривающееся государство может известить о денонсации настоящей Конвенции через три года после ее вступления в силу посредством уведомления, направляемого Правительству Соединенных Штатов Америки, которое незамедлительно сообщает об этом каждому Договаривающемуся государству.

б) Денонсация вступает в силу через год со дня получения уведомления и действует только в отношении государства, денонсировавшего Конвенцию.

## **ГЛАВА XXII ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

### **Статья 96**

В целях настоящей Конвенции:

а) "Воздушное сообщение" означает любое регулярное воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты и груза.

б) "Международное воздушное сообщение" означает воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства.

с) "Авиапредприятие" означает любое авиатранспортное предприятие, предлагающее или эксплуатирующее международные воздушные сообщения.

д) "Остановка с некоммерческими целями" означает посадку с любой целью, иной, чем принятие на борт или выгрузка пассажиров, груза или почты.

## **ПОДПИСАНИЕ КОНВЕНЦИИ**

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию от имени своих соответствующих Правительств в даты, указанные против их подписей.

Совершено в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Текст, составленный на английском, испанском и французском языках, каждый из которых является равно аутентичным, открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия. Оба текста сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим Правительством Правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней.

## **ТЕКСТЫ ПОПРАВОК К ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ**

### **ПОПРАВКА К СТАТЬЕ 45**

(Протокол, подписанный в Монреале 14 июня 1954 года)

В конце Статьи 45 Конвенции точка заменяется запятой и добавляется следующее:

"а по иному, чем временно - по решению Ассамблеи, причем такое решение должно быть принято числом голосов, установленным Ассамблеей. Установленное таким образом число голосов будет составлять не менее трех пятых от общего числа Договаривающихся государств".

ПОПРАВКИ К СТАТЬЯМ 48(а), 49(е) и 61

(Протокол, подписанный в Монреале 14 июня 1954 года)

В Статье 48(а) слово "ежегодно" заменяется выражением "не реже одного раза в три года".

В Статье 49(е) выражение "годовой бюджет" заменяется выражением "годовые бюджеты".

В Статье 61 выражения "годовой бюджет" и "путем голосования принимает бюджет" заменяются выражениями "годовые бюджеты" и "путем голосования принимает бюджеты".

ПОПРАВКА К СТАТЬЕ 48(а)

(Протокол, подписанный в Риме 15 сентября 1962 года)

В статье 48(а) Конвенции второе предложение упраздняется и заменяется на:

"Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю".

ПОПРАВКА К СТАТЬЕ 50(а)

(Протокол, подписанный в Монреале 21 июня 1961 года)

В статье 50(а) Конвенции выражение "двадцати одного" упраздняется и заменяется выражением "двадцати семи".

ПОПРАВКА К СТАТЬЕ 50(а)

(Протокол, подписанный в Нью-Йорке 12 марта 1971 года)

В пункте а) Статьи 50 Конвенции второе предложение упраздняется и заменяется на

:

"Он состоит из тридцати Договаривающихся государств, избранных Ассамблеей".

ПОПРАВКА К СТАТЬЕ 50(а)

(Протокол, подписанный в Монреале 16 октября 1974 года)

В статье 50(а) Конвенции изменить второе предложение, заменив "тридцати" на "тридцати трех".

ПОПРАВКА К СТАТЬЕ 56

**(Протокол, подписанный в Вене 7 июля 1971 года)**

В статье 56 Конвенции выражение "двенадцати членов" заменяется выражением "пятнадцати членов".

ПОПРАВКА - ВКЛЮЧЕНИЕ СТАТЬИ 93 (БИС)

(Протокол, подписанный в Монреале 27 мая 1947 года)

СТАТЬЯ 93 (БИС)

а) Независимо от изложенных выше положений вышеуказанных 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 не вступивших с ней

в отношении, автоматически перестает быть членом международной организации гражданской авиации;

2) государство, исключенное из членов Организации Объединенных Наций автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации, если только Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не дополнит свой акт об исключении рекомендаций об обратном.

б) Государство, которое перестает быть членом международной организации гражданской авиации в силу положений вышеуказанного пункта (а), может после одобрения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций быть вновь допущено в Международную организацию гражданской авиации по его просьбе и с одобрения большинства Совета.

с) Если осуществление членами данной Организации прав и привилегий, принадлежащих им как членам Организации Объединенных Наций, приостановлено, то, по требованию последней, приостанавливается осуществление ими прав и привилегий, вытекающих из членства в данной Организации.

**ПОПРАВКА - ВКЛЮЧЕНИЕ СТАТЬИ 3 bis** - Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации, (подписан в Монреале 10 мая 1984 года) Z010187\_ .

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 опубликовывать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.

с) 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.

**ПОПРАВКА - ВКЛЮЧЕНИЕ СТАТЬИ 83 bis** - Протокол,  
касающийся изменения Конвенции о международной гражданской  
авиации, совершенный в Монреале 6 октября 1980 года. Z010188\_  
"Статья 83 bis

Передача определенных функций и обязанностей

a) 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.

b) 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.

c) Положения пунктов а) и b), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным Статьей 77."

**Поправка** - текст заключительного положения Конвенции

заменен нижеследующим текстом - Протокол, касающийся  
изменения Конвенции о международной гражданской авиации,  
совершенный в Монреале 30 сентября 1977 год Z010186\_

"Совершено в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Тексты настоящей Конвенции, составленные на русском, английском, испанском и французском языках, являются равно аутентичными. Эти тексты сдаются на хранение в архивы правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим правительством правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. Настоящая Конвенция открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия."

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан