

# PROTOCOL

**ON THE AUTHENTIC QUADRILINGUAL TEXT OF  
THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

Signed at Montreal on 30 September 1977

---

# PROTOCOLE

**CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUADRILINGUE DE LA  
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)**

Signé à Montréal le 30 septembre 1977

---

# ПРОТОКОЛ

**ОБ АУТЕНТИЧНОМ ЧЕТЫРЕХЪЯЗЫЧНОМ ТЕКСТЕ КОНВЕНЦИИ  
О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧИКАГО, 1944 ГОД)**

Подписано в Монреале 30 сентября 1977 года

---

# PROTOCOLO

**RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO CUADRILINGÜE DEL  
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)**

Firmado en Montreal el 30 de septiembre de 1977



1977

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

*Published by authority of the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, to whom all correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed.*

*Publié sous l'autorité du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à qui toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, doit être adressée.*

*Опубликовано с санкции Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, которому следует направлять всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки.*

*Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, a quien debe dirigirse toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones.*

Orders should be sent to one of the following addresses, together with the appropriate remittance (by bank draft, cheque or money order) in U.S. dollars or the currency of the country in which the order is placed.

Envoyer les commandes aux adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat.

Заказы следует направлять по одному из указанных ниже адресов с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долларах США или в валюте страны, в которой размещается заказ.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque o giro internacional) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra.

Document Sales Unit	Tel.: (514) 954-8022
International Civil Aviation Organization	Telex: 05-24513
999 University Street	Fax: (514) 954-6769
Montreal, Quebec	Sitatex: YULCAYA
Canada H3C 5H7	Internet: sales_unit@icao.org

**Egypt.** ICAO Representative, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone: (20 2) 267-4840; Facsimile: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

**France.** Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)  
Téléphone: (33 1) 46 41 85 85; Télécopieur: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

**India.** Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001  
or 17 Park Street, Calcutta 700016  
Telephone: (91 11) 331-5896; Facsimile: (91 11) 332-2639

**Japan.** Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo  
Telephone: (81 3) 3503-2686; Facsimile: (81 3) 3503-2689

**Kenya.** ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi  
Telephone: (254-2) 622-395; Facsimile: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

**Mexico.** Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570  
Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsimile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

**Peru.** Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100  
Teléfono: (51 14) 302260; Facsimile: (51 14) 640393; Sitatex: LIMCAYA

**Senegal.** Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Téléphone: (221) 8-23-47-86; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

**South Africa.** Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Republic of South Africa  
Telephone: (27-11) 315-0003/4; Facsimile: (27-11) 805-3649; Internet: avex@iafrica.com

**Spain.** A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid  
Teléfono: (34 1) 321-3148; Facsimile: (34 1) 321-3157; Internet: sscjcsoria@aena.es

**Thailand.** ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901  
Telephone: (66 2) 537-8189; Facsimile: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

**United Kingdom.** Westward Digital Limited, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG  
Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139

# PROTOCOL

## ON THE AUTHENTIC QUADRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

### THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the 21st Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization requested the Council of this Organization "to undertake the necessary measures for the preparation of the authentic text of the Convention on International Civil Aviation in the Russian language, with the aim of having it approved not later than the year 1977";

CONSIDERING that the English text of the Convention on International Civil Aviation was opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

CONSIDERING that, pursuant to the Protocol signed at Buenos Aires on 24 September 1968 on the authentic trilingual text of the Convention on International Civil Aviation done at Chicago, 7 December 1944, the text of the Convention on International Civil Aviation (hereinafter called the Convention) was adopted in the French and Spanish languages and, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as provided for in the final clause of the Convention;

CONSIDERING accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text of the Convention to exist in the Russian language;

CONSIDERING that in making such provision account must be taken of the existing amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, the texts of which are equally authentic and that, according to Article 94(a) of the Convention, any amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

### Article I

The text of the Convention and of the amendments thereto in the Russian language annexed to this Protocol, together with the text of the Convention and of the amendments thereto in the English, French and Spanish languages, constitutes a text equally authentic in the four languages.

### Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94(a) thereof, then the text of such amendment in the Russian, English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text equally authentic in the four languages, which results from this Protocol.

### Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization, may become parties to the present Protocol either by:

- a) signature without reservation as to acceptance, or
- b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
- c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Montreal until the 5th of October 1977 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

#### Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it and after entry into force of the amendment to the final clause of the Convention, which provides that the text of the Convention in the Russian language is of equal authenticity.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

#### Article V

Any adherence of a State to the Convention after this Protocol has entered into force shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

#### Article VI

Acceptance by a State of this Protocol shall not be regarded as ratification by it of any amendment to the Convention.

#### Article VII

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

#### Article VIII

- 1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.
- 2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

#### Article IX

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

- a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;
- b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;
- c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1.

#### Article X

This Protocol, drawn up in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Montreal this thirtieth day of September, one thousand nine hundred and seventy-seven.

# PROTOCOLE

## CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUADRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES,

CONSIDERANT que l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, à sa vingt et unième session, a demandé au Conseil de cette Organisation "de prendre les mesures nécessaires pour que soit élaboré le texte authentique de la Convention relative à l'Aviation civile internationale en langue russe, en vue de le faire approuver d'ici à 1977 au plus tard";

CONSIDERANT que la Convention relative à l'Aviation civile internationale a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDERANT que, en vertu du Protocole signé à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, conclue à Chicago le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, le texte de cette Convention (nommée ci-après "la Convention"), a été adopté en langues française et espagnole et constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans ces trois langues tel qu'il est prévu dans les dispositions protocolaires de la Convention;

CONSIDERANT en conséquence qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe un texte de la Convention en langue russe;

ESTIMANT que lors de l'adoption desdites dispositions il est nécessaire de tenir compte de l'existence d'amendements à la Convention en langues française, anglaise et espagnole, ces textes faisant également foi et chacun de ces amendements ne pouvant, en vertu de l'Article 94 a) de la Convention, entrer en vigueur qu'à l'égard des Etats qui l'ont ratifié;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

### Article Ier

Le texte en langue russe de la Convention et des amendements annexé au présent Protocole, constitué, conjointement avec le texte en langues française, anglaise et espagnole de la Convention et des amendements à cette Convention, un texte faisant également foi dans les quatre langues.

### Article II

Lorsqu'un Etat partie au présent Protocole a ratifié ou ratifié ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'Article 94 a) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise, espagnole et russe de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les quatre langues qui résulte du présent Protocole.

### Article III

1) Les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

- a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,
- b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,
- c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Montréal jusqu'au 5 octobre 1977 et après cette date à Washington (D.C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

#### Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze Etats l'aient signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'Article III, et après que l'amendement à la disposition finale de la Convention, selon lequel le texte de la Convention en langue russe fait également foi, sera entré en vigueur.

2) En ce qui concerne tout Etat qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'Article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

#### Article V

L'adhésion d'un Etat à la Convention après l'entrée en vigueur du présent Protocole vaut acceptation du présent Protocole.

#### Article VI

L'acceptation du présent Protocole par un Etat n'est pas considérée comme ratification par cet Etat d'un amendement quelconque à la Convention.

#### Article VII

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article VIII

1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un Etat, seulement lorsque cet Etat cesse d'être partie à la Convention.

#### Article IX

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique notifie à tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;
- b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son Article IV, paragraphe 1.

#### Article X

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal, le trente septembre mil neuf cent soixante dix-sept.

# ПРОТОКОЛ

## ОБ АУТЕНТИЧНОМ ЧЕТЫРЕХЪЯЗЫЧНОМ ТЕКСТЕ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧИКАГО, 1944 ГОД)

НИЖЕПОДПИСАВШИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что 21-я сессия Ассамблеи Международной организации гражданской авиации предложила Совету этой Организации "провести необходимые мероприятия по подготовке аутентичного текста Конвенции о международной гражданской авиации на русском языке с целью принятия его не позднее 1977 года";

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что текст Конвенции о международной гражданской авиации был открыт для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года на английском языке;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с подписанным 24 сентября 1968 года в Буэнос-Айресе Протоколом об аутентичном трехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года, был принят текст Конвенции о международной гражданской авиации (именуемой ниже: "Конвенция") на испанском и французском языках, который вместе с текстом Конвенции на английском языке составляет текст равно аутентичный на этих трех языках как это предусмотрено в заключительном положении Конвенции;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ соответственно, что целесообразно предусмотреть необходимые положения о существовании текста Конвенции на русском языке;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что при принятии таких положений необходимо учитывать существование поправок к Конвенции на английском, испанском и французском языках, тексты которых являются равно аутентичными и каждая из которых в соответствии со Статьей 94 (а) Конвенции может вступить в силу только в отношении государства, ратифицировавшего ее;

Согласились о нижеследующем:

### Статья I

Текст Конвенции и тексты поправок к ней на русском языке, приложенные к настоящему Протоколу, вместе с текстами Конвенции и поправок к ней на английском, испанском и французском языках составляют текст равно аутентичный на этих четырех языках.

### Статья II

Если государство — сторона настоящего Протокола ратифицировало или в будущем ратифицирует любую поправку, сделанную к Конвенции в соответствии со Статьей 94 (а) Конвенции, то текст такой поправки на русском, английском, испанском и французском языках будет считаться относящимся к тексту, равно аутентичному на четырех языках, предусмотренному настоящим Протоколом.

### Статья III

1) Государства — члены Международной организации гражданской авиации могут стать участниками настоящего Протокола путем:

- а) подписания без оговорки в отношении принятия, или
- б) подписания с оговоркой в отношении принятия с последующим принятием, или
- в) принятия.

2) Настоящий Протокол останется открытым для подписания в Монреале до 5 октября 1977 года, и после этого — в Вашингтоне, округ Колумбия.

3) Принятие осуществляется путем сдачи на хранение документа о принятии Правительству Соединенных Штатов Америки.

4) Присоединение к настоящему Протоколу или ратификация или утверждение настоящего Протокола рассматриваются как его принятие.

#### Статья IV

1) Настоящий Протокол вступит в силу на тридцатый день после того, как двенадцать государств в соответствии с положениями Статьи III подпишут его без оговорки в отношении принятия или примут его, и после того, как вступит в силу поправка к заключительному положению Конвенции, предусматривающая, что текст Конвенции на русском языке является равно аутентичным.

2) В отношении любого государства, которое впоследствии становится Стороной настоящего Протокола в соответствии со Статьей III, Протокол вступит в силу на дату его подписания без оговорки в отношении принятия или на дату его принятия.

#### Статья V

Любое присоединение государства к Конвенции после вступления в силу настоящего Протокола будет рассматриваться как принятие настоящего Протокола.

#### Статья VI

Принятие государством настоящего Протокола не должно рассматриваться как ратификация им любой поправки к Конвенции.

#### Статья VII

После вступления настоящего Протокола в силу он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций и в Международной организации гражданской авиации Правительством Соединенных Штатов Америки.

#### Статья VIII

1) Настоящий Протокол будет оставаться в силе до тех пор, пока будет находиться в силе Конвенция.

2) Настоящий Протокол утратит силу для государства только в том случае, если это государство перестанет быть Стороной Конвенции.

#### Статья IX

Правительство Соединенных Штатов Америки уведомляет все государства – члены Международной организации гражданской авиации и саму Организацию о:

- a) каждом подписании настоящего Протокола и дате подписания с указанием, является ли подписание с оговоркой или без оговорки в отношении принятия;
- b) сдаче на хранение каждого документа о принятии и дате его;
- c) дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями пункта 1 Статьи IV.

#### Статья X

Настоящий Протокол, составленный на русском, английском, испанском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным, сдается на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, которое направит должным образом заверенные копии его Правительствам государств – членом Международной организации гражданской авиации.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Монреале тридцатого сентября одна тысяча девятьсот семьдесят седьмого года.



# PROCOLO

## RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO CUADRILINGÜE DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

### LOS GOBIERNOS FIRMANTES,

CONSIDERANDO que la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, en su 21° período de sesiones solicitó del Consejo de dicha Organización "que tome las medidas necesarias para preparar el texto auténtico del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en idioma ruso, de tal manera que pueda ser aprobado en el año 1977 a más tardar";

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en un texto en idioma inglés;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Protocolo firmado en Buenos Aires, el 24 de septiembre de 1968, sobre el texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, se adoptó el texto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en adelante llamado "el Convenio") en los idiomas español y francés, los que, junto con el texto del Convenio en idioma inglés, tienen igual autenticidad tal como se estipula en la disposición final del Convenio;

CONSIDERANDO que, por lo tanto, conviene adoptar las disposiciones necesarias para que exista el texto del Convenio en idioma ruso;

CONSIDERANDO que, al adoptar tales disposiciones, debe tenerse en cuenta que existen enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés e inglés, cuyos textos son igualmente auténticos y que, de acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, toda enmienda solamente entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado;

HAN ACORDADO lo siguiente:

### Artículo I

El texto en idioma ruso del Convenio y de las enmiendas al mismo adjunto al presente Protocolo constituye, con el texto del Convenio y de las enmiendas al mismo en los idiomas español, francés e inglés, un texto igualmente auténtico en los cuatro idiomas.

### Artículo II

Si un Estado Parte en el presente Protocolo ha ratificado o en el futuro ratifica cualquier enmienda hecha al Convenio de acuerdo con el Artículo 94 a) del mismo, se considerará que el texto en los idiomas español, francés, inglés y ruso de tal enmienda se refiere al texto de igual autenticidad en los cuatro idiomas que resulta del presente Protocolo.

### Artículo III

1) Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional podrán ser Partes en el presente Protocolo mediante:

- a) la firma, sin reserva de aceptación,
- b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación, o
- c) la aceptación.

2) El presente Protocolo quedará abierto a la firma en Montreal hasta el 5 de octubre de 1977 y después de esta fecha en Washington, D.C.

3) La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación en poder del Gobierno de los Estados Unidos de América.

4) La adhesión al presente Protocolo o su ratificación o aprobación se considerarán como aceptación del mismo.

#### Artículo IV

1) El presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo día después de que doce Estados, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, lo hayan firmado sin reserva de aceptación o lo hayan aceptado y después de que haya entrado en vigor la enmienda a la disposición final del Convenio que dispone que el texto del Convenio en idioma ruso se considerará igualmente auténtico.

2) Por lo que se refiere a cualquier Estado que sea posteriormente Parte en el presente Protocolo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, el Protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma sin reserva de aceptación o de la aceptación.

#### Artículo V

La adhesión de un Estado al Convenio después de que el presente Protocolo haya entrado en vigor será considerada como aceptación del mismo.

#### Artículo VI

La aceptación del presente Protocolo por un Estado no se considerará como ratificación de ninguna enmienda del Convenio.

#### Artículo VII

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

#### Artículo VIII

1) El presente Protocolo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio.

2) El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a un Estado solamente cuando dicho Estado cese de ser Parte en el Convenio.

#### Artículo IX

El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Organización misma:

- a) toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hizo sin reserva o bajo reserva de aceptación;
- b) el depósito de cualquier instrumento de aceptación y la fecha del mismo;
- c) la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el Artículo IV, párrafo 1.

#### Artículo X

El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cada texto con igual autenticidad, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Protocolo.

HECHO en Montreal, el treinta de septiembre de mil novecientos setenta y siete.

## КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

### 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.

- с) 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*

- a) 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 препятствий 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.
- b) 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 всей 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.
- c) Каждое Договаривающееся государство на основании правил, которые оно может установить, может потребовать от любого воздушного судна, входящего в зоны, предусмотренные выше в подпунктах a) или b), 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 воз-

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

- a) 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
- b) 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 предоставлять 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*

- a) 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.
- b) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося государства, занятого в международной аэронавигации, 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 аэронавигационных 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*

- a) При осуществлении международной аэронавигации 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 эксплуатация 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.

- b) Положения пункта a) настоящей Статьи распространяются 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.
- c) 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:

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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.
- b) 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

### *Ограничения в отношении грузов*

- a) 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.
- b) 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 a), 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, стандартов, 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;

к) 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*

a) 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 соответствует такому стандарту.

b) В 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 иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых они прибывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой его сертифицированной 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 аэронавтики 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 гражданской авиации, 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 предоставляется полная правосубъектность повсюду, где это совместимо с конституцией и законодательством соответствующего государства.

## ГЛАВА VIII

### АССАМБЛЕЯ

## Статья 48

### *Сессии Ассамблеи и голосование*

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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:

- a) избирать на каждой сессии ее председателя и других должностных лиц;
- b) избирать Договаривающиеся государства для представительства в Совете в соответствии с положениями Главы IX;
- c) рассматривать отчеты Совета и принимать по ним соответствующие меры, а также выносить решения по любому вопросу, переданному ей Советом;
- d) определять свои собственные правила процедуры и учреждать такие вспомогательные комиссии, какие она может счесть необходимыми или желательными;
- e) утверждать путем голосования годовой бюджет и определять финансовые мероприятия Организации в соответствии с положениями Главы XII;
- f) проверять расходы и утверждать финансовые отчеты Организации;
- g) 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;
- i) выполнять соответствующие положения Главы XIII;
- j) 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;
- k) рассматривать любые вопросы, входящие в сферу деятельности Организации, которые конкретно не вменены в обязанность Совету.

## ГЛАВА IX

### СОВЕТ

#### Статья 50

##### *Состав и выборы Совета*

- a) 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.
- b) При выборах членов Совета Ассамблея 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.
- c) 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:

- a) созывать заседания Совета, Авиатранспортного комитета и Аэронавигационной комиссии;
- b) действовать в качестве представителя Совета;
- c) выполнять от имени Совета те 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 Генеральным 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 авиации, 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 авиации. 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 авиации.

## 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

### *Иммуниеты и привилегии персонала*

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько это позволяет его конституционный порядок, предоставлять 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 XIII

### ДРУГИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

## Статья 64

### *Соглашения 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*

- a) 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.
- b) 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 экономичной 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 покрыть 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 другим 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 Статута 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 арбитра 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 другому 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 с 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 не затрагивают свободы действий 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*

- a) 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.
- b) 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*

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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*

- a) Настоящая Конвенция открыта для присоединения членом Объединенных Наций и присоединившихся к ним государств и государств, которые оставались нейтральными в течение настоящего мирового конфликта.
- b) 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 (a), 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 Ассамблеи 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*

- a) 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 Ассамблеей число Договаривающихся государств. Установленное таким образом число составляет не менее двух третей общего числа Договаривающихся государств.
- b) 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*

- a) 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.
- b) 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:*

- a) "Воздушное сообщение" означает любое регулярное воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза.
- b) "Международное воздушное сообщение" означает воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства.
- c) "Авиапредприятие" означает любое авиатранспортное предприятие, предлагающее или эксплуатирующее международные воздушные сообщения.
- d) "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 ПОПРАВК 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(a), 49(e) и 61

*(Протокол, подписанный в Монреале 14 июня 1954 года)*

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

В Статье 49(e) 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(a)

*(Протокол, подписанный в Риме 15 сентября 1962 года)*

В статье 48(a) 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(a)

*(Протокол, подписанный в Монреале 21 июня 1961 года)*

В статье 50(a) Конвенции выражение ”двадцати одного” упраздняется и заменяется выражением ”двадцати семи”.

### Поправка к Статье 50(a)

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

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

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

### Поправка к Статье 50(a)

*(Протокол, подписанный в Монреале 16 октября 1974 года)*

В статье 50(a) 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 "пятнадцать членов".

**Поправка – включение Статьи 93 (бис)**  
*(Протокол, подписанный в Монреале 27 мая 1947 года)*

**Статья 93 (бис)**

*a)* 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 вступивших с ней в отношения, 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 рекомендацией об обратном.
- b)* Государство, которое перестает быть членом Международной организации гражданской авиации в силу положений вышеуказанного пункта *(a)*, может после одобрения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций быть вновь допущено в Международную организацию гражданской авиации по его просьбе и с одобрения большинства Совета.
- c)* 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.

3/78, Q/P1/4000;  
6/98, Q/P2/400

Order No. 9217  
Printed in ICAO