



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 38^e SESSION

(Réunion virtuelle, 22 – 25 mars 2022)

Point 2 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique

- 2.1 : Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile**
- 2.3 : Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago**
- 2.4 : Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants**
- 2.5 : Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts**
- 2.6 : Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international**
- 2.7 : Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago**
- 2.8 : Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale**

**EXAMEN D'AUTRES POINTS INSCRITS AU PROGRAMME GÉNÉRAL
DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE**

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note de travail rend compte des travaux portant sur les points 2-1, 2-3, 2-4, 2-5, 2-6, 2-7, et 2-8 du Programme général des travaux du Comité juridique qui ne sont pas traités dans les notes LC/38-WP/2-1 et WP/2-2.

1.2 Le 27 novembre 2019, à la septième séance de sa 218^e session, le Conseil a confirmé les points traités aux paragraphes 2 à 8 ci-après comme étant, respectivement, les priorités n^{os} 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 du Programme général des travaux du Comité juridique

**2. ASPECTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX DES VOLS
D'AÉRONEFS NON HABITÉS (SANS PILOTE) ET DE
LEUR INTÉGRATION DANS L'AVIATION CIVILE**

2.1 La 40^e session de l'Assemblée (24 septembre — 4 octobre 2019) a noté que la 37^e session du Comité juridique (Montréal, 4 – 7 septembre 2018) a créé un Groupe de travail chargé de traiter des aspects juridiques internationaux de l'exploitation des aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile. Toutefois, le démarrage des activités du Groupe de travail a été suspendu

en raison des contraintes budgétaires auxquelles l'Organisation fait face. Un accueil largement favorable a été réservé à l'idée de former un groupe sous l'égide du Secrétariat comme moyen de surmonter les problèmes budgétaires. Ce groupe assurerait une interface entre les travaux juridiques et techniques de l'Organisation sur les aéronefs sans pilote. Par la lettre LE 4/63.1- IND/20/1 du 28 janvier 2020, les États membres ont été invités à désigner des experts comme membres du Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote. Le *Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote* (SSG-LIPA) a été créé en février 2020.

2.2 La première réunion du SSG-LIPA s'est tenue virtuellement le 10 août 2021 et le discours liminaire a été prononcé par le Secrétaire général. À cette occasion, deux sous-groupes ont été créés : *le Sous-groupe de la conformité à la Convention de Chicago* (SSG-LIPA-CCSG) et *le Sous-groupe de la responsabilité et de la sûreté* (SSG-LIPA-LSSG). La composition des deux sous-groupes a été finalisée à la deuxième réunion virtuelle du SSG-LIPA le 15 septembre 2021. Ensuite, quatre réunions virtuelles du SSG-LIPA-CCSG ont eu lieu entre octobre et novembre 2021, et la première réunion du SSG-LIPA-LSSG est prévue au cours du premier trimestre 2022.

3. **PROCESSUS ET PROCÉDURES POUR AIDER LES ÉTATS À S'ACQUITTER DE LEURS OBLIGATIONS AU TITRE DE L'ARTICLE 12 DE LA CONVENTION DE CHICAGO**

3.1 La note A40-WP/101, présentée par le Brésil et les États-Unis relativement à l'article 12 de la Convention de Chicago, a décrit la nécessité d'un mécanisme de communication et de lignes directrices destinés à aider les États membres à s'acquitter de leurs obligations en matière d'application visées à l'article 12 et donc à renforcer la sécurité de l'aviation. La 40^e Assemblée a décidé d'ajouter le sujet « Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago » comme nouveau point 3 du Programme général des travaux du Comité juridique.

3.2 Afin de faire progresser les travaux sur ce point, une équipe spéciale a été créée afin d'examiner la mise en œuvre par les États de l'article 12 et de définir les moyens et les mécanismes pour aider les États membres à appuyer et à renforcer cette mise en œuvre. La première réunion de l'équipe spéciale s'est tenue virtuellement le 23 novembre 2021, avec la participation de 31 experts provenant de 17 États membres et de 4 experts représentant des organisations internationales. Des exposés d'experts sur les expériences et les pratiques nationales de leurs États en matière de mise en œuvre des règles et règlements de vol en vertu de l'article 12 ont été présentés. D'autres réunions de l'Équipe spéciale sur l'article 12 seront programmées.

4. **ACTES OU DÉLITS, Y COMPRIS LES CYBERMENACES, QUI INQUIÈTENT LA COMMUNAUTÉ AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE ET QUI NE SONT PEUT-ÊTRE PAS DÛMENT TRAITÉS DANS LES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN EXISTANTS**

4.1 Ce point a été ajouté au Programme général des travaux du Comité juridique par la 40^e session de l'Assemblée qui a décidé de fusionner les anciens points 4 (Examen de la pertinence des instruments actuels de droit aérien international quant à la riposte aux cybermenaces dirigées contre l'aviation civile) et 5 (Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants) en un seul point intitulé : « Actes ou délits, y compris les cybermenaces, qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont

peut-être pas dûment traités dans les instruments de droit aérien existants ». Une tâche clé entreprise au titre de ce point de l'ordre du jour est la publication des orientations de l'OACI à la suite d'un rapport de l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés à la 37^e session du Comité juridique.

4.2 Le *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) a été par la suite publié en juin 2019. Ce manuel met à jour la Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, à la suite de l'adoption du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Protocole de Montréal de 2014). Le Manuel comprend, entre autres, une liste actualisée des infractions et des actes les plus susceptibles d'être commis à bord d'un aéronef par des passagers indisciplinés et perturbateurs. La 40^e session de l'Assemblée a adopté la résolution A40-28, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique*, qui amende la précédente résolution sur le même sujet, principalement pour tenir compte des travaux effectués par l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés afin d'actualiser la Circulaire 288, notamment l'examen du contenu de la Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils, et la publication du Manuel.

4.3 Le Secrétariat a contribué à l'examen du Doc 10117 par l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART), du point de vue de son application jusqu'à la mise en œuvre et l'exécution des mesures relatives à la COVID-19 à bord des aéronefs. À la suite de cette contribution, le Rapport de la CART (communiqué aux États membres dans la lettre EC 2/76-20/67 du 8 juin 2020 et actualisé dans la lettre EC 2/76-21/64 du 5 octobre 2021) a souligné les mesures que peuvent prendre les États membres pour gérer les passagers indisciplinés ou perturbateurs, notamment la formation, la sensibilisation du public et l'examen de la législation nationale pour s'assurer que les comportements indisciplinés ou perturbateurs dans le contexte des mesures relatives à la COVID-19 sont bien pris en considération.

4.4 Le Secrétariat suit les événements et répond aux demandes de renseignements relatives au Protocole de Montréal de 2014 et au Doc 10117, du point de vue de leur application jusqu'à la mise en œuvre et l'exécution des mesures de santé publique et de sécurité à bord des aéronefs dans le contexte de la COVID-19. À cet égard, plus de 10 États membres sont devenus parties au Protocole de Montréal de 2014 depuis la pandémie de COVID-19 et l'introduction des mesures de santé publique et de sécurité. Le 7 décembre 2021, le Secrétariat a aussi présenté un exposé lors de la Conférence de l'IATA sur la sécurité des opérations en cabine, décrivant l'approche et les outils disponibles auprès de l'OACI que les États peuvent utiliser pour gérer les passagers indisciplinés et perturbateurs, notamment pour l'application des mesures de santé publique et de sécurité dans le contexte de la COVID-19.

4.5 L'avancement des travaux concernant les cybermenaces effectués au titre de ce point de l'ordre du jour est présenté dans la note LC/38-WP/2-2, *Examen de la pertinence des instruments actuels de droit aérien international quant à la riposte aux cybermenaces dirigées contre l'aviation civile*.

5. EXAMEN D'ORIENTATIONS SUR LES CONFLITS D'INTÉRÊTS

5.1 La résolution A39-8 de l'Assemblée a défini les travaux futurs de l'Organisation sur la question des conflits d'intérêts dans l'aviation civile. Pour y donner suite, le Secrétariat a élaboré une compilation des dispositions de l'OACI (*Orientations de l'OACI sur les conflits d'intérêts en aviation civile*) qui a été présentée à la 37^e session du Comité juridique. La compilation comprend les dispositions de l'OACI sur les conflits d'intérêts concernant la sécurité et la sûreté de l'aviation, les enquêtes sur les accidents et les incidents, ainsi que la politique du transport aérien qui figurent dans les Annexes 13, 17

et 19 de l'OACI et dans une douzaine de manuels de l'OACI. En réponse à une demande de la 37^e session du Comité juridique, la compilation a été rendue disponible sous une forme permanente depuis juillet 2019 dans toutes les langues de travail de l'OACI. Le Secrétariat passera en revue et actualisera de manière plus approfondie la compilation des dispositions de l'OACI sur les conflits d'intérêts afin d'y intégrer d'éventuelles modifications des dispositions et des éléments indicatifs des Annexes qui auraient été effectuées depuis 2019.

6. **PROMOTION DE LA RATIFICATION DES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL**

6.1 Le nombre de ratifications d'instruments de droit aérien international et d'instruments connexes, y compris ceux adoptés sous les auspices de l'OACI, figure à l'appendice à la présente note, qui contient aussi en particulier le nombre de ratifications depuis la fin de la 37^e session du Comité juridique (7 septembre 2018). Le site web public de l'OACI, sous la rubrique « Recueil des traités », contient des informations supplémentaires, notamment :

- a) des listes actualisées des parties aux traités multilatéraux de droit aérien ;
- b) la situation particulière de chaque État en ce qui concerne ces traités ;
- c) un tableau composite illustrant l'état des traités et la situation des États vis-à-vis des traités ;
- d) des guides administratifs pour aider les États à devenir parties aux traités ;
- e) les résolutions de l'Assemblée concernant des questions de ratification ;
- f) des renseignements et des recommandations à jour sur les questions de ratification.

6.2 Toutes les activités des dépositaires sont intégrées dès que possible en ordre chronologique sur le site web public de l'OACI.

6.3 Le 26 novembre 2019, les conditions d'entrée en vigueur du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, fait à Montréal le 4 avril 2014, ont été remplies à la suite du dépôt du 22^e instrument de ratification par le Nigéria. Par conséquent, le Protocole est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

6.4 Une lettre a été envoyée le 21 mai 2021 (SL-LE 3/1.20, LE 3/1.21 – 21/38) pour rappeler aux États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les Protocoles de 2016 modifiant l'article 50, alinéa a), et l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* adoptée par la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI. Ces Protocoles prévoient de porter le nombre de membres du Conseil de 36 à 40 et le nombre de membres de la Commission de navigation aérienne de 19 à 21. Au 14 janvier 2022, chaque Protocole a recueilli 69 ratifications. L'entrée en vigueur de chacun de ces protocoles nécessite 128 ratifications.

6.5 Malgré la crise sanitaire internationale et la fermeture temporaire du siège de l'OACI au plus fort de la pandémie de COVID-19, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) n'a pas cessé d'assumer les fonctions de dépositaire qui incombent à l'Organisation en mettant en place des mesures d'urgence. Elle a aussi continué à apporter un appui aux États membres et aux organisations internationales en ce qui concerne les questions de ratification et à promouvoir la ratification

des instruments internationaux de droit aérien dans le cadre de mesures administratives et de l'organisation de séminaires juridiques virtuels. Le Président du Conseil et le Secrétaire général ont fait la promotion de la ratification des instruments internationaux de droit aérien au cours de réunions avec de hauts fonctionnaires des États membres.

6.6 Avant la crise sanitaire, le Secrétariat a organisé le premier événement sur les traités de l'OACI au cours de la 40^e Assemblée. Cet événement avait pour but de promouvoir la ratification des traités multilatéraux de droit aérien en mettant à la disposition des représentants des États membres, en marge de la session de l'Assemblée, des installations spéciales pour déposer des instruments de ratification. Neuf États ont saisi cette occasion pour signer et déposer les instruments de ratification des traités internationaux de droit aérien dont l'OACI est dépositaire. Au total, 17 activités de dépositaires ont été enregistrées.

6.7 La LEB a participé à plusieurs autres événements et/ou les a facilités en vue, notamment, de promouvoir la ratification de traités internationaux de droit aérien. À l'invitation de l'Autorité de l'aviation civile du Portugal, la LEB a organisé un cours à Lisbonne du 13 au 15 janvier 2020. Elle a aussi organisé un séminaire juridique à Banjul, accueilli par la Gambie, les 24 et 25 février 2020, et le 29 septembre 2020, a participé à un atelier en ligne organisé par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) sur le thème : Menaces émergentes et protection de l'infrastructure essentielle. La LEB a aidé le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) à élaborer et à dispenser le cours de droit aérien international de l'OACI qui promeut, notamment, la ratification des instruments internationaux de droit aérien. Ce cours auquel 695 participants ont pris part depuis 2018 a été donné en présentiel au siège et dans les régions de l'OACI, mais aussi virtuellement.

6.8 En mai 2019, le Secrétariat a organisé le premier Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF) à Singapour. Plus de 80 conseillers juridiques provenant de 40 États et d'une organisation régionale y ont pris part ; le CALAF sert de plateforme d'échange des points de vue entre les conseillers juridiques, notamment pour la promotion de la ratification des traités internationaux de droit aérien. À sa 40^e session, l'Assemblée a adopté une résolution (résolution A40-28, Appendice G) qui invite les États membres à appuyer l'initiative du CALAF. En 2020 et en 2021, au lieu d'organiser le CALAF, le Groupe d'échange des conseillers juridiques en aviation civile (CALEX) a servi de plateforme de partage et d'échange sur les questions juridiques actuelles et émergentes.

7. MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 21 DE LA CONVENTION DE CHICAGO

7.1 À sa 37^e session, le Comité a également entériné, en principe, la recommandation de l'Équipe spéciale sur la mise en œuvre de l'Article 21 de la Convention de Chicago (A21TF) d'inclure un modèle de certificat de radiation des aéronefs dans l'*Annexe 7 — Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*. À cet égard, le Secrétariat a soumis la proposition de modèle de certificat de radiation des aéronefs à l'Équipe spéciale sur la transférabilité transfrontières (XBT-TF) pour examen lors de sa troisième réunion tenue à Montréal du 29 janvier au 1^{er} février 2019. Après un examen préliminaire par la Commission de la navigation aérienne à sa 218^e session, le Conseil examinera la proposition de modèle de certificat de radiation des aéronefs lors de sa 225^e session en se fondant sur la note C-WP/15301, *Adoption de l'Amendement n° 7 de l'Annexe 7*.

**8. ÉTUDE DES QUESTIONS JURIDIQUES INTERNATIONALES
RELATIVES AUX SYSTÈMES ET SERVICES MONDIAUX
PAR SATELLITE À L'APPUI DES SERVICES DE NAVIGATION
AÉRIENNE INTERNATIONALE**

8.1 À la demande du Conseil, l'Assemblée est convenue, à sa 40^e session, d'élargir la portée du point 8 précédent du Programme général des travaux du Comité juridique (*Examen de la création d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), et les organismes multinationaux régionaux*) au-delà des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS). Ce point est désormais libellé comme suit : « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale ».

8.2 La septième séance de la 218^e session du Conseil a insisté sur le fait que depuis l'avènement du système mondial de localisation (GPS) et du système GLONASS, il y a eu une transformation importante, au profit du secteur privé, de la propriété des systèmes satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale. À cet égard, le Président du Conseil a souligné la nécessité pour le Comité juridique de puiser également dans l'expertise pertinente du secteur privé lorsqu'il abordera ce point de son Programme général des travaux. Aucun travail de fond n'a été effectué sur cette question.

9. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

9.1 Le Comité juridique est invité à examiner la présente note de travail et à prendre toutes les dispositions qu'il juge nécessaires.

APPENDICE

STATUS OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS (As at 14 January 2022)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 7 September 2018
1.	Convention on International Civil Aviation Chicago, 7 December 1944 (Doc 7300) Depositary: US	4/4/47	52	193		1
2.	International Air Services Transit Agreement Chicago, 7 December 1944 (Doc 7500) (part of Doc 9587) Depositary: US	30/1/45		134		1
3.	International Air Transport Agreement Chicago, 7 December 1944 (part of Doc 9587) Depositary: US	8/2/45		11		None
4.	Protocol on the Authentic Trilingual Text Buenos Aires, 24 September 1968 (incorp. in Doc 7300) Depositary: US	24/10/68	58	154		1
5.	Protocol on the Authentic Quadrilingual Text Montreal, 30 September 1977 (Doc 9217) (incorp. in Doc 7300) Depositary: US	16/9/99	39	91		1
*6.	Protocol on the Authentic Quinquelingual Text Montreal, 29 September 1995 (Doc 9663) Depositary: US	-	66	76	Final para ¹	None
*7.	Protocol on the Authentic Six-Language Text Montreal, 1 October 1998 (Doc 9721) Depositary: US	-	60	57	Final para ¹	None
8.	Article 93 <i>bis</i> , Chicago Convention Montreal, 27 May 1947 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	20/3/61		119		1
9.	Article 45, Chicago Convention Montreal, 14 June 1954 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	16/5/58		145		1
10.	Articles 48(a), 49(e) and 61, Chicago Convention Montreal, 14 June 1954 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	12/12/56		148		1
11.	Article 50(a), Chicago Convention Montreal, 21 June 1961 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	17/7/62		136		1
12.	Article 48(a), Chicago Convention Rome, 15 September 1962 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	11/9/75		124		2
13.	Article 50(a), Chicago Convention New York, 12 March 1971 (Doc 8970) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	16/1/73		134		2

1. This Protocol will enter into force only when the corresponding amendment to the Final Paragraph of the Convention on International Civil Aviation enters into force.

* Not in force

STATUS OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS (As at 14 January 2022)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 7 September 2018
14.	Article 56, Chicago Convention Vienna, 7 July 1971 (Doc 8971) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	19/12/74		136		1
15.	Article 50(a), Chicago Convention Montreal, 16 October 1974 (Doc 9123) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	15/2/80		131		1
16.	Final paragraph (Russian Text), Chicago Convention Montreal, 30 September 1977 (Doc 9208) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	17/8/99		125		1
17.	Article 83 <i>bis</i> , Chicago Convention Montreal, 6 October 1980 (Doc 9318) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	20/6/97		177		3
18.	Article 3 <i>bis</i> , Chicago Convention Montreal, 10 May 1984 (Doc 9436) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	1/10/98		157		2
19.	Article 56, Chicago Convention Montreal, 6 October 1989 (Doc 9544) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	18/4/05		129		2
20.	Article 50(a), Chicago Convention Montreal, 26 October 1990 (Doc 9561) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	28/11/02		144		2
*21.	Final paragraph (Arabic Text), Chicago Convention Montreal, 29 September 1995 (Doc 9664) Depositary: ICAO	-		68	122 required	1
*22.	Final paragraph (Chinese Text), Chicago Convention Montreal, 1 October 1998 (Doc 9722) Depositary: ICAO	-		55	124 required	1
*23.	Article 50(a) Montréal, 6 October 2016 (Doc 10077) Depositary: ICAO			69	128 required	45
*24.	Article 56 Montréal, 6 October 2016 (Doc 10076) Depositary: ICAO			69	128 required	45
25.	Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft Geneva, 19 June 1948 (Doc 7620) Depositary: ICAO	17/9/53	27	91		1
26.	Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface Rome, 7 October 1952 (Doc 7364) Depositary: ICAO	4/2/58	26	51		None

* Not in force

STATUS OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS (As at 14 January 2022)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 7 September 2018
27.	Protocol of Amendment to the Rome Convention Montreal, 23 September 1978 (Doc 9257) Depositary: ICAO	25/7/02	14	12		None
28.	Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air Warsaw, 12 October 1929 (ICAO-Net) Depositary: Poland	13/2/33	21	152		None
29.	The Hague Protocol amending the Warsaw Convention The Hague, 28 September 1955 (Doc 7632) Depositary: Poland	1/8/63	38	137		None
30.	Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier Guadalajara, 18 September 1961 (Doc 8181) Depositary: Mexico	1/5/64	23	86		None
*31.	Guatemala City Protocol Guatemala City, 8 March 1971 (Doc 8932/2) Depositary: ICAO	-	34	8 rat. 5 acc.	30 required	1
32.	Additional Protocol No. 1 Montreal, 25 September 1975 (Doc 9145) Depositary: Poland	15/2/96	33	51		None
33.	Additional Protocol No. 2 Montreal, 25 September 1975 (Doc 9146) Depositary: Poland	15/2/96	34	52		None
*34.	Additional Protocol No. 3 Montreal, 25 September 1975 (Doc 9147) Depositary: Poland	-	33	22	30 required	1
35.	Montreal Protocol No. 4 Montreal, 25 September 1975 (Doc 9148) Depositary: Poland	14/6/98	38	61		1
36.	Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999 (Doc 9740) Depositary: ICAO	4/11/03	72 States, 1 Regional Economic Integration Organisation	137		5
37.	Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft Tokyo, 14 September 1963 (Doc 8364) Depositary: ICAO	4/12/69	41	187		1
*38.	Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft Montréal, 4 April 2014 Depositary: ICAO	1/1/20	36	35		21
39.	Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft The Hague, 16 December 1970 (Doc 8920) Depositaries: RF, UK, US	14/10/71	77	185		None

* Not in force

STATUS OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS (As at 14 January 2022)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 7 September 2018
40.	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation Montreal, 23 September 1971 (Doc 8966) Depositaries: RF, UK, US	26/1/73	60	188		None
41.	Montreal Supplementary Protocol Montreal, 24 February 1988 (Doc 9518) Depositaries: RF, UK, US, ICAO	6/8/89	69	176		1
42.	Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection Montreal, 1 March 1991 (Doc 9571) Depositary: ICAO	21/6/98	51	156 [25 producers]		1
43.	Convention on the Suppression of Unlawful Acts relating to International Civil Aviation Beijing, 10/9/10 (Doc 9960) Depositary: ICAO	1/7/18	34	41		15
44.	Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft Beijing, 10/9/10 (Doc 9959) Depositary: ICAO	1/1/18	35	41		14
45.	Convention on International Interests in Mobile Equipment Cape Town, 16/11/01 (Doc 9793) Depositary: Unidroit	1/3/06	28	81		6
46.	Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment Cape Town, 16/11/01 (Doc 9794) Depositary: Unidroit	1/3/06	28	81		6
*47.	Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties (GRC) Montréal, 2/5/09 (Doc 9919) Depositary: ICAO		13	12	35 required	None
*48.	Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft (UICC) Montréal, 2/5/09 (Doc 9920) Depositary: ICAO		11	10	35 required	None
49.	Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies United Nations, 21 November 1947 - application to ICAO Depositary: UN (and ICAO)	2/12/48		115		None
50.	Joint Financing Agreement - Greenland Geneva, 25 September 1956 (Doc 9585) Depositary: ICAO	6/6/58	13	19		None
51.	Protocol of Amendment to the Joint Financing Agreement - Greenland Montreal, 3 November 1982 Further amendments in 2008 (incorp. in Doc. 9585) Depositary: ICAO	1/1/83 provisional. 17/11/89 definitive.	17	24		None

STATUS OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS (As at 14 January 2022)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 7 September 2018
52.	Joint Financing Agreement - Iceland Geneva, 25 September 1956 (Doc 9586) Depositary: ICAO	6/6/58	13	19		None
53.	Protocol of Amendment to the Joint Financing Agreement - Iceland Montreal, 3 November 1982 Further amendments in 2008 (incorp. in Doc. 9586) Depositary: ICAO	1/1/83 provisional 17/11/89 definitive	17	25		None
54.	International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tariffs for Intra-European Scheduled Air Services Paris, 16 June 1987 Depositary: ICAO	5/6/88	13	15		None
55.	International Agreement on the Sharing of Capacity on Intra-European Scheduled Air Services Paris, 16 June 1987 Depositary: ICAO	17/7/88	10	11		None
56.	Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe Paris, 30 April 1956 Depositary: ICAO	21/8/57	17	24		None
57.	International COSPAS-SARSAT Programme Agreement Paris, 1 July 1988 Parties to the Agreement: States participating as: Ground Segment Providers (GSP) User States (US) Depositaries: ICAO and IMO	30/8/88	4	30 9		1 GSP

— FIN —