



## NOTA DE ESTUDIO

### COMITÉ JURÍDICO – 38º PERÍODO DE SESIONES

(Reunión virtual, 22 – 25 de marzo de 2022)

- Cuestión 2: Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico**
- Cuestión 2-1: Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas y su integración con la aviación civil**
- Cuestión 2-3: Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago**
- Cuestión 2-4: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional, incluidas las ciberamenazas, que pudieran no estar adecuadamente previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico en vigor**
- Cuestión 2-5: Consideración de la orientación relativa a los conflictos de intereses**
- Cuestión 2-6: Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional**
- Cuestión 2-7: Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago**
- Cuestión 2-8: Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales usados por los servicios de navegación aérea internacionales**

### EXAMEN DE OTROS ASUNTOS COMPRENDIDOS EN EL PROGRAMA GENERAL DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

(Nota presentada por la Secretaría)

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En esta nota de estudio se informa sobre la labor relativa a las cuestiones 2-1, 2-3, 2-4, 2-5, 2-6, 2-7 y 2-8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico. Dicha labor comprende el programa general de trabajo del Comité salvo por los asuntos tratados en las notas de estudio LC/38-WP/2-1 y LC/38-WP/2-2.

1.2 El Consejo, en la séptima sesión de su 218º período de sesiones, celebrada el 27 de noviembre de 2019, confirmó que las cuestiones comprendidas en los párrafos 2 a 8 que siguen tenían el número de prioridad 1, 3, 4, 5, 6, 7 y 8, respectivamente, del programa general de trabajo del Comité Jurídico.

## **2. ASPECTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DE LAS OPERACIONES CON AERONAVES NO TRIPULADAS Y SU INTEGRACIÓN CON LA AVIACIÓN CIVIL**

2.1 En el 40º período de sesiones de la Asamblea (24 de septiembre a 4 de octubre de 2019), se tomó nota de que en el 37º período de sesiones del Comité Jurídico se había creado un grupo de trabajo para tratar los aspectos jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves no tripuladas y su integración en la aviación civil. No obstante, el inicio de las labores del grupo de trabajo se encontraba en suspenso debido a limitaciones presupuestarias de la Organización. Se manifestó amplio apoyo a la idea de formar un grupo de trabajo adscrito a la Secretaría como opción para superar los obstáculos presupuestarios, grupo que actuaría como enlace entre el trabajo jurídico y la labor técnica sobre aeronaves no tripuladas. En la comunicación LE 4/63.1-IND/20/1, de fecha 28 de enero de 2020, se solicitó a los Estados que propusieran a expertas y expertos para formar parte del Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas (SSG-LIPA), que se creó en febrero de 2020.

2.2 El SSG-LIPA se reunió por primera vez por medios virtuales el 10 de agosto de 2021, con unas palabras introductorias del Secretario General. Durante esta reunión inicial, se establecieron dos subgrupos: el Subgrupo de Conformidad con el Convenio de Chicago (SSG-LIPA-CCSG) y el Subgrupo de Responsabilidad y Seguridad (SSG-LIPA-LSSG). La composición de los dos subgrupos se concretó en la segunda reunión virtual del SSG-LIPA, celebrada el 15 de septiembre de 2021. Desde entonces, se han celebrado cuatro reuniones virtuales del SSG-LIPA-CCSG, que tuvieron lugar en octubre-noviembre de 2021, mientras que la primera reunión virtual del SSG-LIPA-LSSG está prevista para el primer trimestre de 2022.

## **3. PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS PARA QUE LOS ESTADOS CUMPLAN SUS OBLIGACIONES EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 12 DEL CONVENIO DE CHICAGO**

3.1 En la nota A40-WP/101, presentada por el Brasil y los Estados Unidos con respecto al Artículo 12 del Convenio de Chicago, se identificaba la necesidad de contar con un mecanismo de comunicación y orientaciones para ayudar a los Estados a cumplir sus obligaciones en virtud de dicho artículo y con ello mejorar la seguridad operacional de la aviación. En el 40º período de sesiones de la Asamblea se decidió añadir el tema “Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago” como nueva cuestión 3 del programa general de trabajo del Comité Jurídico.

3.2 Con el fin de avanzar en el trabajo sobre esta cuestión, se creó un grupo especial para estudiar la implementación del Artículo 12 por parte de los Estados miembros, e identificar medios y mecanismos para que estos la respalden y la refuercen. La primera reunión del grupo especial, celebrada virtualmente el 23 de noviembre de 2021, contó con la participación de 31 especialistas de 17 Estados miembros y 4 especialistas de dos organizaciones internacionales. En la reunión, las personas especialistas realizaron presentaciones sobre las experiencias y prácticas nacionales de sus Estados en relación con la implementación de las reglas y los reglamentos de vuelo conforme al Artículo 12. Se programarán más reuniones del Grupo Especial sobre el Artículo 12.

**4. ACTOS O INFRACCIONES QUE ATAÑEN A LA COMUNIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, INCLUIDAS LAS CIBERAMENAZAS, QUE PUDIERAN NO ESTAR ADECUADAMENTE PREVISTOS EN LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO EN VIGOR**

4.1 Esta cuestión se añadió al programa general de trabajo del Comité Jurídico en el 40º período de sesiones de la Asamblea, en que se decidió fusionar las anteriores cuestiones 4 (Consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil) y 5 (Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales) en una única cuestión: “Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional, incluidas las ciberamenazas, que pudieran no estar adecuadamente previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico en vigor”. Una de las tareas clave llevadas a cabo en el marco de esta cuestión fue preparar la publicación de unas orientaciones de la OACI a raíz de un informe presentado por el Equipo Especial sobre los Aspectos Jurídicos de los Pasajeros Insubordinados en el 37º período de sesiones del Comité Jurídico.

4.2 Posteriormente, en junio de 2019, se publicó el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117). Este manual actualiza la Circular 288 de la OACI — *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*, como resultado de la adopción del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Protocolo de Montreal de 2014). El Manual contiene, entre otros elementos, una lista actualizada de las infracciones y actos que pudieran cometer pasajeros/as insubordinados/as o perturbadores/as a bordo de aeronaves. En el 40º período de sesiones de la Asamblea se adoptó la Resolución A40-28, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica*, que modifica la resolución anterior sobre el tema, en lo esencial para reflejar el trabajo realizado por el Equipo Especial sobre los Aspectos Jurídicos de los Pasajeros Insubordinados para actualizar la Circular 288, incluyendo el análisis del contenido de la Legislación Modelo sobre Ciertos Delitos Cometidos a Bordo de Aeronaves Civiles, y la publicación del Manual.

4.3 La Secretaría realizó aportaciones al informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) con el examen del Doc 10117 en relación con su aplicación para la ejecución y observancia de medidas de salud pública y seguridad operacional relacionadas con la COVID-19 a bordo de las aeronaves. Sobre la base de esas aportaciones, el informe del CART (distribuido a los Estados miembros con la comunicación EC 2/76-20/67 de 8 de junio de 2020 y actualizado con la comunicación EC 2/76-21/64 de 5 de octubre de 2021) hace hincapié en las medidas que pueden adoptar los Estados miembros para gestionar las conductas de insubordinación o perturbación. Entre ellas, se cuentan la instrucción, la concientización del público y la revisión de las legislaciones nacionales para cuidar de que este tipo de comportamiento quede debidamente cubierto con las medidas adoptadas en el contexto de la COVID-19.

4.4 La Secretaría sigue los acontecimientos y responde a las consultas relacionadas con el Protocolo de Montreal de 2014 y el Doc 10117 en lo que respecta a su aplicación para la ejecución y observancia de las medidas de salud pública y seguridad operacional relacionadas con la COVID-19 a bordo de las aeronaves. A este respecto, más de 10 Estados miembros se han adherido al Protocolo de Montreal de 2014 desde que se produjo el brote de COVID-19 y se introdujeron las medidas correspondientes de salud pública y seguridad operacional. La Secretaría también realizó una presentación en la Conferencia sobre Seguridad en Cabina de la IATA, el 7 de diciembre de 2021, en la que expuso el enfoque y las herramientas que la OACI pone a disposición de los Estados para tratar con pasajeras y pasajeros insubordinados o perturbadores, entre otras cosas para hacer cumplir las medidas de salud pública y seguridad operacional en el contexto de la COVID-19.

4.5 Los avances en el trabajo relativo a las ciberamenazas realizado en el marco de esta cuestión se exponen en la nota LC/38-WP/2-2, *Consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil*.

## 5. **CONSIDERACIÓN DE LA ORIENTACIÓN RELATIVA A LOS CONFLICTOS DE INTERESES**

5.1 En la Resolución A39-8 de la Asamblea se estableció la labor futura de la Organización sobre el tema de los conflictos de intereses. La Secretaría elaboró, de conformidad con dicha resolución, una compilación de las disposiciones de la OACI (*Orientaciones de la OACI sobre los conflictos de intereses en la aviación civil*) que se presentó al 37º período de sesiones del Comité Jurídico. La compilación consiste en disposiciones de la OACI sobre conflictos de intereses en materia de seguridad operacional de la aviación, seguridad de la aviación e investigación de accidentes e incidentes, así como de políticas de transporte aéreo que figuran en los Anexos 13, 17 y 19 de la OACI y en más de una decena de manuales de la Organización. En respuesta a la petición del 37º período de sesiones del Comité Jurídico, la compilación está disponible de forma permanente desde julio de 2019 en todos los idiomas de trabajo de la OACI. La Secretaría llevará a cabo más exámenes y actualizaciones de la compilación de las disposiciones de la OACI sobre los conflictos de intereses a fin de incorporar cualquier cambio en las disposiciones y textos de orientación conexos de los Anexos que se pueda haber producido desde 2019.

## 6. **PROMOCIÓN DE LA RATIFICACIÓN DE INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL**

6.1 En el apéndice de la presente nota figura el número de ratificaciones de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y afines, incluidos los adoptados bajo los auspicios de la OACI. El apéndice también incluye específicamente el número de ratificaciones desde el final del 37º período de sesiones del Comité Jurídico, el 7 de septiembre de 2018. En el sitio web público de la OACI, en la sección *Treaty Collection* (colección de tratados), se proporciona más información, como:

- a) las listas actuales de partes en los tratados multilaterales de derecho aeronáutico;
- b) la situación particular de los Estados con respecto a los tratados multilaterales de derecho aeronáutico;
- c) un cuadro en el que se ilustra la situación de los tratados y la situación de los Estados respecto de los tratados;
- d) conjuntos de material administrativo para brindar asistencia a los Estados que desean ser partes en los tratados;
- e) resoluciones de la Asamblea relativas a cuestiones de ratificación; y
- f) información actual y recomendaciones sobre cuestiones de ratificación.

6.2 Todas las acciones del depositario se reflejan con la mayor prontitud posible en un registro cronológico en el sitio web público de la OACI.

6.3 El 26 de noviembre de 2019 se cumplieron las condiciones para la entrada en vigor del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves*, hecho en Montreal el 4 de abril de 2014 (Protocolo de Montreal 2014), con el depósito ante la OACI del 22º instrumento de ratificación a nombre de Nigeria. El Protocolo entró en vigor el 1 de enero de 2020.

6.4 El 21 de mayo de 2021 se envió una comunicación (SL-LE 3/1.20, LE 3/1.21 – 21/38) en la que se recordaba a los Estados que no lo hayan hecho ya que ratificaran los protocolos de 2016, por los que se enmiendan los Artículos 50 a) y 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, adoptados en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Estos protocolos prevén que se incremente el tamaño del Consejo de 36 a 40 miembros, y de la Comisión de Aeronavegación de 19 a 21 miembros, respectivamente. Al 14 de enero de 2022, cada uno de los protocolos contaba con 69 ratificaciones y cada uno de ellos requiere 128 ratificaciones para entrar en vigor.

6.5 Pese a la crisis sanitaria internacional y el cierre temporal de la Sede de la OACI, la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB) continuó cumpliendo las funciones de depositario que recaen en la Organización mediante el establecimiento de medidas de contingencia. También continuó brindando apoyo a los Estados miembros y organizaciones internacionales en asuntos de ratificación y promoviendo la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional a través de medidas administrativas y de seminarios jurídicos virtuales. El Presidente del Consejo y el Secretario General promovieron la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional en sus reuniones con funcionarias y funcionarios gubernamentales de alto nivel de los Estados miembros.

6.6 Antes de que se produjera la crisis sanitaria, la Secretaría celebró el primer evento de la OACI sobre tratados en el marco del 40º período de sesiones de la Asamblea. Este evento se organizó con el fin de promover la ratificación de los tratados multilaterales de derecho aeronáutico, proporcionando facilidades especiales para que las y los representantes de los Estados miembros, en paralelo al período de sesiones de la Asamblea, pudieran depositar sus instrumentos de ratificación. Nueve Estados aprovecharon la oportunidad para firmar y depositar instrumentos de ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional de los cuales la OACI es depositaria, con un total de 17 medidas de depósito registradas.

6.7 La LEB participó y/o facilitó otros eventos dirigidos, entre otras cosas, a promover la ratificación de los tratados internacionales de derecho aeronáutico. Por invitación de la Administración de Aviación Civil de Portugal, la LEB impartió un curso en Lisboa del 13 al 15 de enero de 2020. También organizó un seminario jurídico en Banjul, auspiciado por Gambia, los días 24 y 25 de febrero de 2020, y el 29 de septiembre de 2020 participó en un taller en línea organizado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) centrado en Nuevas Amenazas y Protección de Infraestructuras Vitales. La LEB prestó asistencia a la Sección de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) para preparar e impartir el curso de la OACI de Derecho Aeronáutico Internacional, cuyo objetivo es, entre otros, promover la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. El curso, en el que han participado 695 personas desde 2018, se ha impartido de manera presencial en la Sede de la Organización y en las regiones, y también virtualmente.

6.8 La Secretaría organizó en mayo de 2019 la reunión inaugural del Foro de Asesores Jurídicos en Aviación Civil (CALAF), que fue auspiciada por Singapur. Más de 80 especialistas en asesoría jurídica de 40 Estados miembros y una organización regional participaron en el foro, que sirve como plataforma para el intercambio entre especialistas en materia jurídica, entre otras cuestiones para la promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. La Asamblea adoptó en su 40º período de sesiones una resolución (A40-28, apéndice G) que invita a los Estados miembros a apoyar la iniciativa del CALAF. En 2020 y 2021, en lugar de celebrar el CALAF, el Intercambio de Asesores Jurídicos de Aviación Civil (CALEx) proporcionó una plataforma virtual para que las y los especialistas en asesoría jurídica compartieran e intercambiaran información sobre cuestiones jurídicas actuales y emergentes.

## 7. **APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 21 DEL CONVENIO DE CHICAGO**

7.1 Durante su 37º período de sesiones, el Comité Jurídico avaló en principio las recomendaciones del Equipo Especial sobre la Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago (A21TF) para incluir un certificado modelo de cancelación de la matrícula de las aeronaves en el *Anexo 7 – Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*. En este sentido, la Secretaría presentó el certificado modelo de cancelación de la matrícula de las aeronaves propuesto por el A21TF al Equipo Especial sobre la Transferibilidad Transfronteriza (XBT-TF), a fin de que lo examinara durante su tercera reunión, celebrada en Montreal del 29 de enero al 1 de febrero de 2019. Tras un examen preliminar por parte de la Comisión de Aeronavegación durante su 218º período de sesiones, el Consejo considerará el certificado modelo de cancelación de la matrícula de las aeronaves propuesto durante su 225º período de sesiones, basándose en la nota C-WP/15301, *Adopción de la Enmienda 7 del Anexo 7*.

## 8. **ESTUDIO DE LAS CUESTIONES JURÍDICAS INTERNACIONALES RELACIONADAS CON LOS SISTEMAS Y SERVICIOS SATELITALES MUNDIALES USADOS POR LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONALES**

8.1 A petición del Consejo, la Asamblea convino en su 40ª período de sesiones en ampliar el alcance de la anterior cuestión 8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico [Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales] para que vaya más allá del GNSS. La cuestión modificada ahora dice: “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales usados por los servicios de navegación aérea internacionales”.

8.2 En la séptima sesión del 218º período de sesiones del Consejo se destacó que, desde los tiempos del GPS (sistema mundial de determinación de la posición) y el GLONASS (sistema mundial de navegación por satélite), se había producido un cambio importante en cuanto a la propiedad de los sistemas de satélites que apoyan los servicios de navegación aérea internacional, que han pasado del sector público al sector privado. Al respecto, el Presidente del Consejo subrayó la necesidad de que el Comité Jurídico se valiera de la pericia pertinente disponible en el sector privado para abordar este asunto. No se ha llevado a cabo ningún trabajo de peso sobre esta cuestión.

## 9. **MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ**

9.1 Se invita al Comité Jurídico a examinar esta nota de estudio y a tomar las medidas que estime necesarias.

— — — — —

## APÉNDICE

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 <sup>1</sup>	None
*7)	Protocol on the Authentic Six-Language Text Montreal, 1 October 1998 (Doc 9721) Depositary: US	-	60	57	Final para <sup>1</sup>	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

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
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
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

\* 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
*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
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

\* 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
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
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

\* 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
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	1/1/83provisional. 17/11/89 definitive.	17	24		None
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	1/1/83provisional. 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

\* 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
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 —