



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 40^e SESSION

(Montréal, 26 – 30 octobre 2026)

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

**PROMOTION DE LA RATIFICATION DES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN
INTERNATIONAL ET 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**

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note de travail rend compte des travaux portant sur les points 4 et 5 du programme général des travaux du Comité juridique.

2. INFORMATIONS DE BASE

2.1 À sa 39^e session (à Montréal, du 25 au 28 juin 2024), le Comité juridique a pris acte des efforts continus déployés par l'Organisation pour promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international. Étant donné qu'il soutient fermement le travail effectué par le Secrétariat et que les activités de promotion demeurent nécessaires, et compte tenu des efforts déployés par des États pour accueillir des ateliers sur la ratification, des séminaires juridiques et des cours de droit aérien international dans leurs régions, le Comité a fait passer le point intitulé « Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international » du rang 5 au rang 4 dans son programme général des travaux. Le Conseil a confirmé cette décision à sa 233^e session en novembre 2024.

2.2 À sa 42^e session (du 23 septembre au 3 octobre 2025), l'Assemblée de l'OACI a adopté les résolutions A42-5, appendice C, A42-18, appendice B, A42-19 et A42-26, appendice A, dans lesquelles les États sont instamment priés de ratifier les traités de droit aérien international auxquels ils ne sont pas parties. De plus, l'Assemblée a entériné les suites à donner relatives à la promotion de la ratification des traités, notamment l'affirmation selon laquelle la ratification contribue de manière importante à la promotion de l'état de droit, conformément au nouvel objectif stratégique La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis¹.

¹ Les suites à donner par l'Assemblée figurent dans la note [A42-WP/55](#).

2.3 Comme suite à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, outre les six traités dont elle a encouragé la ratification depuis 2023², l'Organisation encourage la ratification de deux autres protocoles amendant la Convention de Chicago, à savoir le *Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Paragraphe final, texte arabe)* (Montréal, 1995) et le *Protocole relatif à un amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Paragraphe final, texte chinois)* (Montréal, 1998). Ces protocoles prévoient que les versions en arabe et en chinois de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944 – la « Convention de Chicago ») sont tout autant authentiques que les versions rédigées dans les quatre autres langues de la Convention. La disponibilité en langue arabe et en langue chinoise des textes authentiques de la Convention de Chicago et de ses 19 Annexes favorise la sécurité en rendant lesdits textes accessibles à une plus grande partie de la population mondiale.

2.4 Au total, 46 activités de dépositaire ont été enregistrées au cours de la période s'étendant de la fin de la 42^e session de l'Assemblée, soit du 3 octobre 2025 au 31 août 2026, dont 43 activités de dépositaire relatives aux huit traités choisis. Ces traités présentent des avantages pour les États pour un certain nombre de raisons résumées ci-après : respectivement, ils renforcent la participation et les compétences au Conseil et à la Commission de navigation aérienne ; ils permettent d'établir un régime d'indemnisation liée à la responsabilité des transporteurs aériens qui est à la fois juste et uniforme ; ils assurent aux États un cadre mondial pour qu'ils puissent faire face aux menaces nouvelles et émergentes dirigées contre l'aviation civile ; ils freinent la hausse de la fréquence et de la gravité des actes commis par des passagers indisciplinés ou perturbateurs ; et, comme il est indiqué au paragraphe 2.3, ils favorisent la sécurité en rendant le texte de la Convention de Chicago plus accessible à une plus grande partie de la population mondiale.

2.5 Le nombre de ratifications d'instruments de droit aérien international et d'instruments connexes, y compris ceux qui ont été adoptés sous les auspices de l'OACI, figure à l'**appendice A**. L'appendice fait également état du nombre de ratifications de tous les instruments de droit aérien international et des instruments connexes depuis la fin de la 42^e session de l'Assemblée. Le site web public de l'OACI, sous la rubrique « [Recueil des traités](#) », contient des informations plus détaillées, 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 ; g) un relevé chronologique de toutes les activités de dépositaire par année.

² Le Protocole portant amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* [Article 50 a)] (Doc 10077) et le *Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale* [Article 56] (Doc 10076) (Montréal, 2016) (Protocoles de 2016 portant amendement des articles 50 a) et 56 de la Convention de Chicago) ; la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Doc 9740) (Montréal, 1999) (Convention de Montréal de 1999) ; la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Doc 9960) ; le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Doc 9959) (Beijing, 2010) (Convention et Protocole de Beijing de 2010) ; et le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Doc 10034) (Montréal, 2014) (Protocole de Montréal de 2014).

3. ACTIVITÉS ET PROGRÈS SUR LE PLAN DE LA RATIFICATION PENDANT ET DEPUIS LA 42^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Activités générales

3.1 La Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) a continué à exercer les fonctions de dépositaire qui incombent à l'Organisation. Elle a aussi continué à appuyer les États membres et les organisations internationales en ce qui concerne les questions de ratification, et à promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international par des mesures administratives et à l'occasion de réunions et de forums internationaux divers.

Troisième édition de la Cérémonie des traités de l'OACI

3.2 Le Secrétariat a organisé la troisième Cérémonie des traités de l'OACI dans le cadre de la 42^e session de l'Assemblée. Cette manifestation, inaugurée à la 40^e session de l'Assemblée en 2019, vise à promouvoir la ratification des traités multilatéraux de droit aérien, au moyen de dispositions spéciales qui permettent aux représentants d'États membres de déposer leurs instruments de ratification, en marge de la session de l'Assemblée. Sept États ont ainsi saisi l'occasion de la Cérémonie des traités pour déposer des instruments de ratification de traités de droit aérien international dont l'OACI est le dépositaire, 16 activités de dépositaire au total ayant été enregistrées.

Promotion de la ratification au niveau régional

3.3 La LEB, appuyée par les bureaux régionaux, a présenté des notes de travail/de discussion ainsi que des exposés PowerPoint lors des réunions des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC) pour les régions Asie et Pacifique (APAC), Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT), Moyen-Orient (MID), Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et Afrique-océan Indien (AFI) en 2026, soulignant les avantages des huit traités fondamentaux mentionnés dans la note de bas de page 2 et au paragraphe 2.3, ainsi que des informations relatives au processus de ratification.

Dialogue avec les États

3.4 À la suite des mesures entérinées par la 42^e session de l'Assemblée et lors de diverses réunions de haut niveau ainsi que dans les communications diffusées par les bureaux régionaux de l'OACI, les États ont été invités à communiquer à l'OACI les progrès réalisés en matière de ratification des traités de droit aérien international en utilisant un tableau de suivi élaboré à cette fin³ et à désigner les personnes chargées de coordonner avec la LEB les questions liées à la ratification et à l'application des traités de droit aérien international. En date du 31 août 2026, 112 États membres avaient communiqué les noms et coordonnées des personnes au sein de leurs administrations chargées d'assurer la coordination avec l'OACI sur les questions liées à la ratification des traités de droit aérien international. Le réseau grandissant de ces coordonnateurs désignés constitue un mécanisme précieux pour assurer une communication continue entre les États et l'OACI, favoriser le partage d'informations, le suivi des progrès et une assistance ciblée.

3.5 Quarante-huit États ont fourni des réponses de fond sur les progrès qu'ils ont faits en matière de ratification. À cela s'ajoutent les 16 États qui ont déjà participé complètement en ratifiant tous les traités choisis. La majorité des États ayant répondu ont indiqué que les démarches de ratification étaient entamées et suivaient, dans l'ensemble, leur cours dans le cadre des procédures juridiques, parlementaires ou administratives nationales. Des préoccupations juridiques de fond concernant la ratification ont été

³ Le tableau de suivi figure dans l'appendice B.

soulevées dans un nombre limité de réponses seulement. Ce qui est ressorti de manière récurrente dans les réponses est la nécessité de mener à bien les analyses législatives internes, les consultations interministérielles, les évaluations de compatibilité juridique et les procédures d’approbation parlementaire avant de pouvoir procéder à la ratification. Dans l’ensemble, les réponses témoignent d’un engagement continu des États membres à l’égard des activités de promotion des traités menées par l’OACI et constituent une base utile pour un suivi ciblé, en particulier dans les régions où relativement peu de réponses de fond ont été reçues.

Formation en droit aérien et promotion des traités

3.6 La quatrième édition du Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF), organisée par l’OACI et accueillie par l’Autorité de l’aviation civile des Bahamas à Nassau du 27 au 29 mai 2026, a constitué l’édition la plus importante et la plus complète du Forum à ce jour. Elle a réuni un large éventail de conseillers juridiques gouvernementaux, des acteurs du secteur, des universitaires et des organisations internationales qui ont abordé les difficultés et les possibilités sur le plan juridique qui caractérisent l’avenir de l’aviation civile. Plus de 220 juristes spécialistes de l’aviation venant de 62 États étaient présents à ce Forum et ont livré des exposés et participé à des débats sur des questions juridiques d’actualité, notamment la ratification et l’application des traités de droit aérien international. Le Forum a réaffirmé l’importance de disposer d’institutions juridiques résilientes, d’une coopération renforcée entre les États et le secteur privé, ainsi que d’un dialogue continu sur les questions juridiques émergentes touchant l’aviation civile internationale.

3.7 Dans la continuité des éditions précédentes organisées pour la région APAC à Singapour (2023) et pour la région EUR/NAT à Paris (2024), un atelier de l’OACI sur les traités relatifs au droit aérien s’est tenu dans la région de l’Afrique orientale et australe (ESAF) à Dar es-Salaam, en Tanzanie, en février 2026. Ces ateliers offrent aux responsables de l’aviation civile et aux autres fonctionnaires concernés une excellente occasion de mieux comprendre les avantages et les conditions liés à la ratification des traités pour les États qui ne sont pas encore parties aux principaux traités de droit aérien, tout en facilitant le partage d’expériences concrètes concernant l’application des traités qui ont déjà été ratifiés. Compte tenu des progrès que ces ateliers ont permis de réaliser, il pourrait être envisagé d’organiser des manifestations similaires dans les régions qui n’en ont pas encore accueilli et d’élargir la participation là où il existe un intérêt, sous réserve que des États se déclarent disposés à les accueillir, ce qui permettrait d’élargir encore les possibilités de mobilisation régionale et de renforcement des capacités.

3.8 La LEB a contribué à la tenue d’autres activités, dont des exposés sur la ratification des traités de droit aérien international lors du premier séminaire juridique des Caraïbes orientales sur l’aviation civile à Saint-Johns, Antigua-et-Barbuda, les 13 et 14 novembre 2025, des exposés sur le Protocole de Montréal de 2014 présentés au Groupe EUR/NAT sur la sûreté de l’aviation (ENAVSECFALG/01) à Paris, du 3 au 6 mars 2026, en présence de 26 États, ainsi que deux séminaires sur la Convention de Montréal de 1999 organisés par l’École nationale de la magistrature du Brésil et tenus à Brasilia le 27 novembre 2025 et à Belo Horizonte le 26 août 2026.

3.9 La LEB aide aussi le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) à concevoir et à donner le cours de droit aérien international de l’OACI, qui favorise, entre autres, la ratification des instruments de droit aérien international. Ces cours sont donnés en présentiel, au siège de l’OACI, dans les bureaux régionaux de l’OACI et dans les centres de formation TRAINAIR PLUS dans le monde entier, ou en ligne. Un deuxième cours sur des questions relatives au droit aérien international, le cours sur la responsabilité et l’assurance dans le secteur de l’aviation, a été lancé en juin 2024.

Collaboration avec des organismes des Nations Unies

3.10 En novembre 2025, l'OACI et l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ont publié une lettre commune visant à encourager la ratification de huit traités relatifs à la sûreté de l'aviation élaborés sous les auspices de l'OACI et portant sur les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. Ces instruments font partie des 19 instruments juridiques universels de lutte contre le terrorisme que l'ONUDC a pour mandat de promouvoir : ils comprennent notamment la Convention de Beijing de 2010, le Protocole de Beijing de 2010 et le Protocole de Montréal de 2014. S'appuyant sur le partenariat de longue date entre l'OACI et l'ONUDC et donnant suite aux propositions formulées par les États lors des ateliers de l'OACI consacrés aux traités de droit aérien, cette lettre a souligné l'importance de ces traités pour le renforcement de la sûreté de l'aviation et le soutien aux efforts mondiaux de lutte contre le terrorisme. Destinée conjointement aux États membres de l'OACI et aux représentants permanents auprès des Nations Unies, cette initiative a contribué à sensibiliser un plus large éventail d'acteurs gouvernementaux dans les États à ces traités, renforçant ainsi l'engagement politique et le soutien en faveur de leur ratification à plus grande échelle et leur application effective.

Lettres et visites d'État de haut niveau

3.11 Le 4 mai 2026, l'Organisation a adressé une lettre officielle à tous les États membres de l'OACI les exhortant à ratifier les protocoles de 2016 relatifs aux articles 50 (a) et 56 de la Convention de Chicago, s'ils ne l'avaient pas encore fait. À la suite de la diffusion de cette lettre, les deux protocoles sont entrés en vigueur le 12 juin 2026 (voir le paragraphe 3.12 ci-dessous). Au cours du premier semestre 2026, tous les bureaux régionaux de l'OACI ont adressé séparément des lettres aux États afin d'encourager la ratification des traités relatifs au droit aérien et de demander une mise à jour de la matrice de ratification et des noms des coordonnateurs. Le Président du Conseil et le Secrétaire général ont prôné la ratification de ces instruments au cours de réunions avec de hauts fonctionnaires d'États membres.

Entrée en vigueur des protocoles de 2016 portant amendement de l'article 50, alinéa a), et de l'article 56 de la Convention de Chicago

3.12 À la suite des efforts déployés par les États membres en faveur de la ratification, les protocoles de 2016 portant amendement des articles 50, alinéa a), et 56 de la Convention de Chicago, qui prévoient respectivement l'augmentation du nombre de sièges au Conseil et à l'ANC, sont entrés en vigueur le 12 juin 2026. L'Équateur est devenu le 128^e État à ratifier les deux protocoles, atteignant ainsi le seuil requis pour leur entrée en vigueur. En conséquence, le Conseil passera de 36 à 40 États membres et l'ANC de 19 à 21 membres. Une session extraordinaire de l'Assemblée se tiendra les 19 et 20 novembre 2026 au siège de l'OACI à Montréal afin d'élire les quatre États membres supplémentaires du Conseil. Une lettre d'invitation à cette session a été envoyée le 3 juillet 2026 (réf. : SA 43/1 – 26/55). Une lettre a aussi été diffusée le 13 juillet 2026, invitant les États à proposer des candidats pour les deux sièges de membre supplémentaires à l'ANC (réf. : S 5/3-26/54). Le Conseil examinera les candidatures des membres de l'ANC désignés à sa 239^e session, qui se tiendra en novembre 2026.

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 Les travaux menés au titre de ce point ont porté principalement sur le renforcement de l'efficacité du cadre juridique international afin de faire face à la menace émergente que représentent les cyberattaques contre l'aviation civile et à la multiplication des incidents liés à des passagers indisciplinés et perturbateurs, grâce à la ratification et à l'application des instruments pertinents.

4.2 En ce qui concerne les cybermenaces, l'Assemblée, dans sa résolution A42-19 *Cybersécurité dans l'aviation civile*, exhorte les États à ratifier la Convention de Beijing de 2010 et le Protocole de Beijing de 2010 pour décourager les cyberattaques contre l'aviation civile et y répondre. L'Organisation a soutenu la mise en œuvre de cette résolution dans le cadre des activités décrites à la section 3 ci-dessus. À ce jour, 60 États ont ratifié ces deux traités, et des progrès supplémentaires sont nécessaires pour garantir une large adhésion, indispensable à la mise en place d'un cadre mondial efficace. Une enquête juridique visant à évaluer l'application des dispositions des traités internationaux dans les cadres juridiques nationaux devrait être lancée dans le cadre des travaux futurs. La LEB appuie aussi l'Organisation dans sa réflexion sur la mise en place d'un cadre réglementaire adapté aux normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la cybersécurité, ainsi qu'aux éléments indicatifs.

4.3 Le Protocole de Montréal de 2014 et le Doc 10117 de l'OACI (*Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs*) constituent des éléments importants des démarches de l'OACI pour renforcer la réponse juridique face à la hausse continue de la fréquence et de la gravité des comportements indisciplinés et perturbateurs des passagers dans le cadre de ce point du programme de travail. Les données recueillies par l'Association du transport aérien international (IATA) au moyen de son système d'échange de données sur les incidents (IDX) indiquent que, dans le contexte post-pandémique, les incidents liés à des comportements perturbateurs restent une préoccupation constante, les comportements liés à l'état d'ébriété, les insultes verbales et les agressions physiques à l'encontre des passagers et de l'équipage continuant d'occuper une place prépondérante. Une adhésion plus large au Protocole de Montréal de 2014, qui compte actuellement 64 États parties, renforcerait encore davantage la responsabilité mondiale en matière de comportements indisciplinés et perturbateurs à bord des aéronefs, en réduisant les écarts juridictionnels et en favorisant une plus grande cohérence dans la gestion de ces incidents, en particulier lorsque les aéronefs sont déroutés ou que des passagers sont débarqués dans un autre État. Les activités de promotion des traités, de sensibilisation et de renforcement des capacités décrites dans la présente note de travail pourraient favoriser une ratification universelle.

5. ACTIVITÉS À VENIR DE LA LEB EN MATIÈRE DE RATIFICATION

5.1 S'agissant de la promotion de la ratification et de l'application des instruments de droit aérien international, la LEB compte entreprendre, entre autres, les activités suivantes en collaboration avec les bureaux régionaux :

- a) appui au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux Directeurs des bureaux régionaux afin qu'ils prônent la ratification des instruments de droit aérien international au cours de réunions avec de hauts fonctionnaires d'États membres ;

- b) présentation d'exposés au cours de réunions pertinentes des Directeurs généraux de l'aviation civile et de réunions de haut niveau dans les régions ;
- c) tenue du Séminaire juridique de l'OACI, qui sera accueilli par la République de Corée en 2027, et qui traitera en particulier des travaux de l'OACI dans le domaine juridique, de la sécurité de l'aviation et de la sûreté de l'aviation, ainsi que de questions d'actualité concernant le droit de l'aviation et la pratique de l'aviation ;
- d) tenue du CALAF/5 au Nigéria en 2027 ;
- e) appui à l'organisation du cours de droit aérien international de l'OACI et à l'élaboration de nouveaux cours de droit aérien, s'il y a lieu ;
- f) présentation de séminaires et d'ateliers juridiques à l'invitation d'États membres.

6. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

6.1 Le Comité juridique est invité à :

- a) exhorter les États membres à poursuivre la mise en œuvre des mesures entérinées par la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI dans la note [A42-WP/55](#), notamment : 1) tenir le Secrétariat régulièrement informé des progrès réalisés par leur État en matière de ratification chaque fois qu'une étape clé est franchie ; 2) participer aux formations et activités juridiques de l'OACI et envisager d'accueillir de telles activités dans leur région ; 3) participer aux enquêtes menées par l'État sur des sujets juridiques et y répondre ;
- b) examiner les informations de la présente note de travail et à formuler toute observation qu'il juge pertinente.

APPENDIX A

STATUS OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS (As at 31 August 2026)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 3 October 2025
1.	Convention on International Civil Aviation Chicago, 7 December 1944 (Doc 7300) Depositary: US	4/4/47	52	193		None
2.	International Air Services Transit Agreement Chicago, 7 December 1944 (Doc 7500) (part of Doc 9587) Depositary: US	30/1/45		135		None
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		None
5.	Protocol on the Authentic Quadrilingual Text Montreal, 30 September 1977 (Doc 9217) (incorp. in Doc 7300) Depositary: US	16/9/99	39	91		None
*6.	Protocol on the Authentic Quinquelingual Text Montreal, 29 September 1995 (Doc 9663) Depositary: US	-	66	77	Final para ¹	None
*7.	Protocol on the Authentic Six-Language Text Montreal, 1 October 1998 (Doc 9721) Depositary: US	-	60	58	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		None
9.	Article 45, Chicago Convention Montreal, 14 June 1954 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	16/5/58		145		None
10.	Articles 48(a), 49(e) and 61, Chicago Convention Montreal, 14 June 1954 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	12/12/56		148		None
11.	Article 50(a), Chicago Convention Montreal, 21 June 1961 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	17/7/62		136		None
12.	Article 48(a), Chicago Convention Rome, 15 September 1962 (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	11/9/75		124		None
13.	Article 50(a), Chicago Convention New York, 12 March 1971 (Doc 8970) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	16/1/73		134		None

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 31 August 2026)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 3 October 2025
14.	Article 56, Chicago Convention Vienna, 7 July 1971 (Doc 8971) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	19/12/74		136		None
15.	Article 50(a), Chicago Convention Montreal, 16 October 1974 (Doc 9123) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	15/2/80		131		None
16.	Final paragraph (Russian Text), Chicago Convention Montreal, 30 September 1977 (Doc 9208) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	17/8/99		125		None
17.	Article 83 <i>bis</i> , Chicago Convention Montreal, 6 October 1980 (Doc 9318) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	20/6/97		182		None
18.	Article 3 <i>bis</i> , Chicago Convention Montreal, 10 May 1984 (Doc 9436) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	1/10/98		165		1
19.	Article 56, Chicago Convention Montreal, 6 October 1989 (Doc 9544) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	18/4/05		130		None
20.	Article 50(a), Chicago Convention Montreal, 26 October 1990 (Doc 9561) (incorp. in Doc 7300) Depositary: ICAO	28/11/02		145		None
*21.	Final paragraph (Arabic Text), Chicago Convention Montreal, 29 September 1995 (Doc 9664) Depositary: ICAO	-		71	122 required	None
*22.	Final paragraph (Chinese Text), Chicago Convention Montreal, 1 October 1998 (Doc 9722) Depositary: ICAO	-		57	124 required	None
23.	Article 50(a) Montréal, 6 October 2016 (Doc 10077) Depositary: ICAO			132		13
24.	Article 56 Montréal, 6 October 2016 (Doc 10076) Depositary: ICAO			132		13
25.	Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft Geneva, 19 June 1948 (Doc 7620) Depositary: ICAO	17/9/53	27	91		None
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 31 August 2026)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 3 October 2025
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	None
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	None
35.	Montreal Protocol No. 4 Montreal, 25 September 1975 (Doc 9148) Depositary: Poland	14/6/98	38	61		None
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	145		2
37.	Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft Tokyo, 14 September 1963 (Doc 8364) Depositary: ICAO	4/12/69	41	188		None
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	64		8
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	187		None

* Not in force

STATUS OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS (As at 31 August 2026)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 3 October 2025
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	190		None
41.	Montreal Supplementary Protocol Montreal, 24 February 1988 (Doc 9518) Depositaries: RF, UK, US, ICAO	6/8/89	69	178		None
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	157 [26 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	60		4
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	60		3
45.	Convention on International Interests in Mobile Equipment Cape Town, 16/11/01 (Doc 9793) Depositary: Unidroit	1/3/06	28	88		None
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	88		None
*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		118		1
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 31 August 2026)						
		Entry into force	Signatures	Ratifications or Accessions (and number required for entry into force where applicable)		Ratifications since 3 October 2025
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		None

APPENDIX B

RATIFICATION TRACKING MATRIX

[NAME OF THE MEMBER STATE]					
	TREATY PROPOSED BY DGCA TO COMPETENT AUTHORITY FOR RATIFICATION	TREATY SUBMITTED FOR APPROVAL TO LEGISLATURE OR OTHER COMPETENT AUTHORITY	AWAITING SUBMISSION OF THE INSTRUMENT OF RATIFICATION TO THE DEPOSITARY (E.G., ICAO)	TREATY NOT CONSIDERED FOR RATIFICATION	COMMENTS
[NAME OF TREATY]					
[NAME OF TREATY]					
[NAME OF TREATY]					
[...]					

— END —