



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 40º PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 26 al 30 de octubre de 2026

Cuestión 2: Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico

PROMOCIÓN DE LA RATIFICACIÓN DE INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL Y ACTOS O INFRACCIONES QUE ATAÑEN A LA COMUNIDAD DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL, INCLUIDAS LAS CIBERAMENAZAS, Y QUE NO ESTÁN PREVISTOS EN LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO EN VIGOR

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Esta nota de estudio informa sobre la labor relativa a las cuestiones 4 y 5 del programa general de trabajo del Comité Jurídico.

2. ANTECEDENTES

2.1 En su 39º período de sesiones (Montreal, 25 al 28 de junio de 2024), el Comité Jurídico reconoció los esfuerzos que despliega la Organización para promover la ratificación de los instrumentos internacionales de derecho aeronáutico. Dado su firme apoyo a la labor de la Secretaría, la necesidad permanente de actividades de promoción y los esfuerzos de los Estados para organizar talleres de ratificación, seminarios jurídicos y cursos de derecho aeronáutico internacional en sus regiones, el comité trasladó la cuestión “Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional” del quinto al cuarto lugar en su programa de trabajo general. El Consejo lo confirmó en su 233º período de sesiones en noviembre de 2024.

2.2 Durante su 42º período de sesiones (23 de septiembre al 3 de octubre de 2025), la Asamblea de la OACI adoptó las resoluciones A42-5, apéndice C, A42-18, apéndice B, A42-19 y A42-26, apéndice A, por las que insta a los Estados a ratificar los tratados de derecho aeronáutico internacional de los que no sean parte. Además, la Asamblea respaldó medidas que promuevan la ratificación de los tratados, afirmando que tal acción contribuye significativamente a solidificar el estado de derecho como se expresa en el nuevo objetivo estratégico: *El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones.*¹

¹ Las medidas dispuestas por la Asamblea figuran en [A42-WP/55](#).

2.3 En relación con el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, además de los seis tratados que la Organización había promovido para su ratificación desde 2023² la Organización está promoviendo dos protocolos que modifican el Convenio de Chicago, a saber, el *Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (párrafo final, texto en árabe)* (Montreal, 1995) y el *Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (párrafo final, texto en chino)* (Montreal, 1998). Estos protocolos establecen que los textos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944 – el “Convenio de Chicago”) en árabe y chino, respectivamente, tienen la misma autenticidad que los textos del Convenio en los otros cuatro idiomas. La disponibilidad de los textos auténticos en árabe y chino del Convenio de Chicago y de sus 19 Anexos en árabe y chino fomentan la seguridad operacional al hacer que los textos estén al alcance de una mayor parte de la población mundial.

2.4 En el período transcurrido desde la clausura del 42º período de sesiones de la Asamblea, esto es, del 3 de octubre de 2025 al 31 de agosto de 2026, se registraron 46 actos de depósito, entre ellos 43 actos de depósito respecto a algunos de los ocho tratados seleccionados. Estos tratados benefician a los Estados por varias razones, principalmente porque aumentan la participación y el caudal de conocimientos en el Consejo y la Comisión de Aeronavegación (ANC), posibilitan un régimen de compensación justo y uniforme por la responsabilidad derivada del transporte aéreo, proporcionan un marco mundial para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil, impiden que se disparen la frecuencia y la gravedad de los hechos de insubordinación y perturbación a bordo y, como se menciona en el párrafo 2.3, promueven la seguridad operacional al hacer que el texto del Convenio de Chicago esté al alcance de una mayor parte de la población mundial.

2.5 El número de ratificaciones de instrumentos de derecho aeronáutico internacional e instrumentos afines, incluidos los adoptados bajo los auspicios de la OACI, se refleja en el **apéndice A**, que también incluye específicamente el número de ratificaciones de todos los instrumentos de derecho aeronáutico internacional e instrumentos afines desde la clausura del 42º período de sesiones de la Asamblea. En el sitio web público de la OACI, bajo el título “[Colección de Tratados](#)”, se da más información, que incluye: a) listas actualizadas de las partes en los tratados multilaterales de derecho aeronáutico; b) la situación de cada Estado en relación con los tratados multilaterales de derecho aeronáutico; c) una tabla compuesta que ilustra la situación de los tratados y la situación de los Estados en relación con los tratados; d) modelos de los documentos que deben presentar los Estados para ser partes en los tratados; e) resoluciones de la Asamblea que tratan cuestiones de ratificación; f) información actualizada y recomendaciones sobre cuestiones de ratificación; y g) un registro cronológico de todos los trámites ante el depositario por año.

3. ACTIVIDADES Y PROGRESO EN LA RATIFICACIÓN DURANTE Y DESPUÉS DE LA A42

Actividades generales

3.1 La Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB) sigue desempeñando las funciones de depositario que corresponden a la Organización. También sigue asistiendo a los Estados miembros y las organizaciones internacionales en cuestiones de ratificación y para promover la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional mediante acciones administrativas y en diversas reuniones y eventos internacionales.

² El *Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* [artículo 50 a)] (Doc 10077) y el *Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* [artículo 56] (Doc 10076) (Montreal, 2016) (los Protocolos de 2016 sobre los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago), el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Doc 9740) (Montreal, 1999) (Convenio de Montreal de 1999), el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Doc 9960) y el *Protocolo suplementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Doc 9959) (Beijing, 2010) (Convenio y Protocolo de Beijing de 2010), y el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Doc 10034) (Montreal, 2014) (Protocolo de Montreal de 2014).

Tercera edición del Evento sobre los Tratados de la OACI

3.2 La Secretaría convocó la tercera edición del Evento sobre los Tratados de la OACI durante el 42º período de sesiones de la Asamblea. El evento tuvo su inicio en el 40º período de sesiones de la Asamblea en 2019 con el fin de promover la ratificación de los tratados multilaterales de derecho aeronáutico, proporcionando facilidades especiales para que representantes de los Estados miembros depositaran los instrumentos de ratificación en forma paralela al desarrollo del período de sesiones de la Asamblea. Siete Estados aprovecharon la ocasión para depositar instrumentos de ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional que tienen a la OACI como depositario, registrándose un total de 16 actos de depósito.

Promoción regional de la ratificación

3.3 LEB, con ayuda de las oficinas regionales, aportó notas de estudio/debate y presentaciones PowerPoint a las reuniones de Directoras y Directores Generales de Aviación Civil (DGAC) de Asia y el Pacífico (APAC), Europa y el Atlántico Septentrional (EUR/NAT), Oriente Medio (MID), Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y África/Océano Índico (AFI) en 2026, destacando los beneficios de los ocho tratados clave mencionados en la nota al pie 2 y el párrafo 2.3, así como información relativa al proceso de ratificación.

Interacción con los Estados

3.4 Además de las medidas respaldadas por el 42º período de sesiones de la Asamblea y en varias reuniones de alto nivel, así como en comunicaciones enviadas por las oficinas regionales de la OACI, se invitó a los Estados a informar a la OACI sobre sus avances en el proceso de ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional, utilizando una matriz de seguimiento desarrollada para tal fin³, y se los invitó además a designar personas encargadas de coordinar con LEB en asuntos relacionados con la ratificación y aplicación de tratados de derecho aeronáutico internacional. Al 31 de agosto de 2026, 112 Estados miembros han hecho llegar los nombres y datos de contacto de las personas designadas para coordinar con la OACI en asuntos relacionados con la ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional. La creciente red de coordinadoras y coordinadores constituye un valioso mecanismo para mantener una colaboración permanente entre los Estados y la OACI y facilita el intercambio de información, el seguimiento de los avances y la asistencia específica.

3.5 Se recibieron respuestas de fondo de 48 Estados sobre sus avances en el proceso de ratificación. Esto se suma a los 16 Estados que ya han ratificado todos los tratados seleccionados y han pasado a ser partes. La mayoría de los Estados que respondieron indican que están trabajando en los procesos de ratificación y que, en general, están haciendo avances en los pasos legales, parlamentarios o administrativos internos. Solo un número limitado de respuestas plantea inquietudes jurídicas sustanciales con respecto a la ratificación. Un tema recurrente en todas las respuestas es la necesidad de pasar por el examen legislativo nacional, las consultas interministeriales, las evaluaciones de compatibilidad jurídica y los procesos de aprobación parlamentaria antes de poder proceder a la ratificación. En general, las respuestas revelan el compromiso sostenido de los Estados miembros con las actividades de promoción de tratados de la OACI y ofrecen una base útil para hacer un seguimiento puntual, en particular en las regiones donde se han recibido relativamente pocas respuestas sustantivas.

Formación en derecho aeronáutico y promoción de los tratados

3.6 La cuarta edición del Foro de Asesoras y Asesores Jurídicos de la Aviación Civil (CALAF) organizado por la OACI con el auspicio de la Administración de Aviación Civil de las Bahamas en Nassau del 27 al 29 de mayo de 2026 ha sido la edición más grande y abarcadora del foro hasta la fecha, con la

³ La matriz de seguimiento aparece en el **apéndice B**.

presencia de asesoras y asesores jurídicos gubernamentales, participantes de la industria, el mundo académico y organizaciones internacionales que se reunieron para analizar los desafíos y las oportunidades en el ámbito jurídico que dan forma al futuro de la aviación civil. Más de 220 profesionales del derecho aeronáutico provenientes de 62 Estados participaron del evento, en el que hubo presentaciones y debates a cargo de juristas de organismos reguladores de la aviación civil sobre temas jurídicos de actualidad, como la ratificación y la aplicación de tratados de derecho aeronáutico internacional. El foro subrayó más aún la importancia de contar con instituciones jurídicas sólidas, más cooperación entre los Estados y la industria, y un diálogo permanente sobre las cuestiones jurídicas emergentes que afectan a la aviación civil internacional.

3.7 Tras las ediciones anteriores celebradas para la región Asia-Pacífico en Singapur (2023) y para la región EUR/NAT en París (2024), en febrero de 2026 se realizó un taller OACI sobre Tratados de Derecho Aeronáutico para la región de África Oriental y Meridional (ESAF), en Dar es Salaam, Tanzania. Estos talleres ofrecen una excelente oportunidad para que el personal gubernamental que se desenvuelve en el área de aviación civil y otras áreas afines comprenda mejor los beneficios para los Estados que aún no son parte de los tratados clave de derecho aeronáutico de ratificarlos, así como los requisitos para hacerlo, y facilitan el intercambio de experiencias prácticas relacionadas con la implementación de los tratados que ya han sido ratificados. En vista de los avances que aportaron los talleres, se podría considerar la posibilidad de organizar eventos similares en regiones que aún no han tenido ninguno y de ampliar la participación donde exista interés, siempre que haya Estados dispuestos a actuar como anfitriones, ampliando así aún más las oportunidades de colaboración regional y de desarrollo de capacidades.

3.8 Entre las actividades realizadas con la participación de LEB también pueden citarse presentaciones sobre la ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional en el primer Seminario Jurídico del Caribe Oriental sobre Aviación Civil en St. Johns, Antigua y Barbuda, del 13 al 14 de noviembre de 2025, presentaciones sobre el Protocolo de Montreal de 2014 ante el Grupo de Seguridad de la Aviación EUR/NAT (ENAVSECFALG/01) en París del 3 al 6 de marzo de 2026 a la que asistieron 26 Estados, y dos seminarios sobre el Convenio de Montreal de 1999 organizados por la Escuela Nacional de la Magistratura de Brasil celebrados en Brasilia el 27 de noviembre de 2025 y en Belo Horizonte el 26 de agosto de 2026.

3.9 LEB también colabora con la Sección de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) en el desarrollo y dictado del Curso de Derecho Aeronáutico Internacional de la OACI, que entre otras cosas promueve la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. El curso se ha dictado en modalidad presencial en la sede de la OACI, en sus oficinas regionales y en las instituciones afiliadas a TRAINAIR PLUS en todo el mundo, y también se ha realizado en modalidad virtual. En junio de 2024 se puso en marcha una segunda formación sobre temas de derecho aeronáutico internacional, el Curso de Responsabilidad Civil y Seguros de Aviación.

Colaboración con organismos de las Naciones Unidas

3.10 En noviembre de 2025, la OACI y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) enviaron una comunicación conjunta en la que promueven la ratificación de ocho tratados sobre seguridad de la aviación elaborados bajo los auspicios de la OACI que se ocupan de la interferencia ilícita contra la aviación civil. Estos instrumentos forman parte de los 19 instrumentos jurídicos universales de lucha contra el terrorismo que la UNODC tiene el mandato de promover e incluyen el Convenio de Beijing de 2010, el Protocolo de Beijing de 2010 y el Protocolo de Montreal de 2014. Partiendo de la ya tradicional colaboración entre la OACI y la UNODC y en respuesta a las propuestas formuladas por Estados en los talleres de la OACI ya mencionados, la comunicación destaca la importancia de estos tratados para fortalecer la seguridad de la aviación y contribuir a la lucha mundial contra el terrorismo. La comunicación, que se distribuyó entre los Estados miembros de la OACI y las representaciones permanentes de las Naciones Unidas, contribuyó a sensibilizar a un mayor número de entidades gubernamentales dentro de los Estados con respecto a los tratados, profundizando así el compromiso político y el apoyo para su ratificación generalizada y su aplicación efectiva.

Comunicaciones y visitas de alto nivel a los Estados

3.11 El 4 de mayo de 2026, la Organización envió una comunicación a todos sus Estados miembros instándolos a ratificar los Protocolos de 2016 relativos a los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago, si aún no lo hubieran hecho. Tras la comunicación, los dos protocolos entraron en vigor el 12 de junio de 2026 (véase el párrafo 3.12 a continuación). Durante el primer semestre de 2026, todas las oficinas regionales de la OACI enviaron comunicaciones por separado para promover la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico y solicitar actualizaciones de la matriz de ratificación y de coordinadoras y coordinadores. El presidente del Consejo y el secretario general han promovido la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional en el curso de sus reuniones con altos cargos gubernamentales de los Estados miembros.

Entrada en vigor de los protocolos de 2016 por los que se modifican los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago

3.12 Como resultado de los esfuerzos de ratificación de los Estados miembros, los protocolos de 2016 que modifican los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago aumentando el número de miembros del Consejo y la ANC entraron en vigor el 12 de junio de 2026. Ecuador fue el 128º Estado que ratificó ambos protocolos y permitió alcanzar el número necesario para su entrada en vigor. Por consiguiente, el Consejo pasará de tener 36 a 40 Estados miembros y la ANC de 19 a 21 integrantes. Los días 19 y 20 de noviembre de 2026 se convocará un período de sesiones extraordinario de la Asamblea en la sede de la OACI en Montreal para elegir a los cuatro Estados Miembros adicionales del Consejo. El 3 de julio de 2026 se envió una comunicación a los Estados (SA 43/1 – 26/55) con la invitación para asistir a este período de sesiones. El 13 de julio de 2026 se envió otra comunicación (S 5/3-26/54) invitando a los Estados a nominar candidatas y candidatos para cubrir los dos lugares adicionales en la ANC. El Consejo examinará las candidaturas para integrar la ANC en su 239º período de sesiones en noviembre de 2026.

4. ACTOS O INFRACCIONES QUE ATAÑEN A LA COMUNIDAD DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL, INCLUIDAS LAS CIBERAMENAZAS, Y QUE NO ESTÁN PREVISTOS EN LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO EN VIGOR

4.1 El trabajo en el marco de esta cuestión se ha centrado en reforzar la eficacia del marco jurídico internacional que hace frente a la creciente amenaza de ciberataques contra la aviación civil y el aumento de los incidentes de insubordinación y perturbación a bordo mediante la ratificación y la aplicación de los tratados pertinentes.

4.2 Con respecto a las ciberamenazas, la resolución A42-19 de la Asamblea; *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*, insta a los Estados a ratificar el Convenio de Beijing de 2010 y el Protocolo de Beijing de 2010 como forma de hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil. La Organización ha impulsado la ejecución de esta resolución a través de las actividades detalladas en la sección 3 precedente. Hasta la fecha, 60 Estados han ratificado ambos tratados, y es necesario seguir avanzando para lograr una amplia adhesión a fin de que el marco mundial sea eficaz. Entre los trabajos futuros se incluye la realización de un estudio jurídico para evaluar la aplicación de las disposiciones de los tratados internacionales en los marcos jurídicos nacionales. LEB también colabora en el análisis continuo que realiza la Organización para definir una arquitectura regulatoria adecuada de normas y métodos recomendados (SARPS) y orientación de ciberseguridad.

4.3 El Protocolo de Montreal de 2014 y el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros indisciplinados o perturbadores* (Doc 10117 de la OACI) son componentes importantes en el marco de este programa de trabajo de los esfuerzos de la OACI por consolidar la respuesta jurídica ante comportamientos indisciplinados y perturbadores a bordo cada vez más frecuentes y graves. Los datos

recopilados por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) a través de su programa de Intercambio de Datos de Incidentes (IDX) indican que, tras la pandemia, los incidentes de indisciplina siguen siendo motivo de preocupación y que los comportamientos relacionados con el consumo excesivo de alcohol y los abusos verbales y físicos hacia otras personas pasajeras y la tripulación continúan ocupando un lugar destacado. Al redoblar la adhesión al Protocolo de Montreal de 2014, que actualmente cuenta con 64 Estados parte, se fortalecerían aún más los medios mundiales para sancionar estos comportamientos a bordo de aeronaves, al reducir las lagunas jurisdiccionales y hacer más uniforme el tratamiento de esos incidentes, en particular cuando se desvían las aeronaves o el público pasajero desembarca en otro Estado. El avance sostenido hacia la ratificación universal puede facilitarse mediante las actividades de promoción y divulgación del tratado y desarrollo de capacidades que se describen en esta nota.

5. ACTIVIDADES FUTURAS DE LEB SOBRE RATIFICACIÓN

5.1 En lo referido a la promoción de la ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, LEB ha previsto una serie de actividades en coordinación con las oficinas regionales:

- a) colaborar con el presidente del Consejo, el secretario general y las directoras y directores regionales en la promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional durante las reuniones con altos cargos gubernamentales de los Estados miembros;
- b) presentaciones en las reuniones pertinentes de la DGAC y en reuniones de alto nivel en las regiones;
- c) realización del seminario jurídico de la OACI en la República de Corea en 2027 para tratar temas relacionados con la labor de la OACI en la esfera jurídica, la seguridad operacional y la protección de la aviación, así como temas de actualidad en el derecho aeronáutico y su ejercicio;
- d) celebración de CALAF/5 en Nigeria en 2027;
- e) colaboración en el dictado del Curso OACI de Derecho Aeronáutico Internacional y desarrollo de nuevos cursos de derecho aeronáutico según las necesidades; y
- f) realización de seminarios y talleres jurídicos por invitación de los Estados miembros.

6. MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ

6.1 Se invita al Comité Jurídico a:

- a) instar a los Estados miembros a que sigan llevando a la práctica las medidas aprobadas por el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en [A42-WP/55](#), a saber:
 - i) informar periódicamente a la Secretaría sobre el progreso de su Estado en el proceso de ratificación cada vez que se alcance un hito clave, ii) participar en la capacitación y los eventos jurídicos de la OACI y considerar la posibilidad de ofrecer sede para dichos eventos en su región, iii) participar y responder a las encuestas sobre temas jurídicos cuando se inicien, y
- b) considerar la información proporcionada en esta nota de estudio y formular los comentarios que considere pertinentes.

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 —