

第32次 國際民間航空機構(ICAO)

總會 參席報告

- 法律委員會 內容을 中心으로 -

洪 淳 吉*

< 目 次 >

1. 총회 개황
2. 전체회의
3. 북한의 미사일 발사 문제에 대한 토의 내용
4. 법률위원회 토의 내용
5. 결론-향후 ICAO 참여 활동 강화 전략

1. 총회 개황

시카고 조약 제 43조에 따라서 3년마다 개최되는 제 32차 ICAO 총회는 1998년 9월 22일부터 10월 2일까지 10일간 캐나다 몬트리올 소재 ICAO 본부 총회장에서 900여명의 대표 및 옵저버가 참석한 가운데 성황리에 개최되었으며 총회 주요 개황을 요약하면 다음과 같다.

1) 회의 참가 현황 및 우리나라 대표단

가. 회원국 : 총 185개 회원국 중 155개국

나. 옵저버 : 2개 비회원국 (안도라, 유고연방) 및 28개 항공관련 단체 (ACI, IATA, IFALPA, ECAC, AFCAC 등)

* 한국항공대학교 항공산업대학원장, 한국항공우주법학회 부회장

※ 우리나라 대표단

- 수석대표 : 주 몬트리올 총영사 이상태
 - 교체수석 : 건교부 국제항공협력관 함대영
 - 대 표 : 건교부 국제항공담당관 정일영
 외통부 UN경제과 사무관 홍진욱
 건교부 국제항공과 사무관 이호열
 주몬트리올 총영사관 영사 김종석
 - 자문위원 : 한국항공우주법학회 부회장 홍순길
 아시아나항공 상무이사 강주안
 대한항공 상무이사 원보희
- * 북한은 신용복 민항총국 부국장, 계일남 민항총국 대외관계과장 등 총 5명 참가

2) 회의 진행 및 의제

총회의사규칙의 규정에 따라 회의는 전체회의(plenary)와 각 분과위원회 별로 진행되었으며, 전체회의와 각 분과위원회에서 논의된 의제는 다음과 같다

가. 전체회의 (Plenary)

- 의제 1 : 이사회 의장의 개회사
- 의제 2 : 회원국 대표단 및 옵저버 기조연설
- 의제 3 : 집행위원회 및 신입장위원회 구성
- 의제 4 : 총회의장 및 부의장 선출
- 의제 5 : 의제 채택
- 의제 6 : 각 위원회, 조정위원회 구성 및 위원장 선출
- 의제 7 : '95, '96, '97 이사회 연례보고서
- 의제 8 : '99, '00, '01 예산안
- 의제 9 : 총회결의안의 통합 및 실효
- 의제 10 : 이사국 선출
- 의제 11 : 각 위원회의 보고 및 조치

나. 집행위원회 (Executive Committee)

- 의제 12 : 회원국의 재정의무 이행

- 의제 13 : ICAO의 효율성(effectiveness) 제고방안
- 의제 14 : 중국어정보 채택 관련 ICAO 협약 개정
- 의제 15 : 기술협력
- 의제 16 : 항공보안
- 의제 17 : 안전감독
- 의제 18 : 항행분야의 미비점 및 결점
- 의제 19 : CNS/ATM 체계의 시행
- 의제 20 : 항행서비스 제공의 재정적·조직적 측면
- 의제 21 : 환경보호
- 의제 22 : 국제여객편의 흡연규제
- 의제 23 : 총회결의안의 통합 및 실효

다. 기술위원회 (Technical Commission)

- 의제 24 : 항행관련 ICAO의 입장정리
- 의제 25 : ICAO의 세계항공안전계획
- 의제 26 : CFIT 예방 관련 보고서
- 의제 27 : 측정단위의 통일
- 의제 28 : ICAO 기준의 향상 (개정 절차, 안전/보안 기준)
- 의제 29 : 총회결의안의 통합 및 실효

라. 경제위원회 (Economic Commission)

- 의제 30 : 항공운송현황의 검토 및 전망
- 의제 31 : 국제항공운송의 규정
- 의제 32 : 국제항공운송에 대한 과세
- 의제 33 : 총회결의안의 통합 및 실효

마. 법률위원회 (Legal Commission)

- 의제 34 : 법률 분야의 ICAO 사업계획
- 의제 35 : 민간항공협약 개정사항을 비롯한 제반 국제항공법의 비준지연

마. 행정위원회 (Administrative Commission)

- 의제 36 : 예산
- 의제 37 : 각 채약국별 분담금
- 의제 38 : 재정적인 문제검토
- 의제 39 : '95, '96, '97 회계감사보고서 검토
- 의제 40 : 총회결의안의 통합 및 실효

2. 전체회의

1) 개회식

'98. 9. 22일 ICAO 본부 회의실에서 Dr. Assad Kotaite 이사회 의장의 사회로 개회식이 진행되었으며, 의장의 개회사에 이어 몬트리올 시장, 퀘벡주 국제관계장관, 캐나다 교통장관 등의 치사가 있었다.

2) 회원국의 기조연설

- 수석대표간 예비회의 결정에 따라 알파벳 “U”부터 순서대로 각 회원국의 기조연설이 진행됐다. 특이사항으로는 '98.8.31일에 있었던 북한의 미사일 발사 사건에 대해 우리는 북한을 직접적으로 지칭하지 않은채 유사사건의 재발이 없어야 할 것이라고 연설한 반면, 일본측은 북한을 지목하며 동 행위가 민간항공공에 끼친 위험을 지적하고 유사사건의 재발이 없어야 할 것이라고 하여 북한측과 벌어진 한 차례의 설전이 있었다.

- 예상외로 강한 일본측의 연설에 대해 북한은 답변권을 신청하여 자국의 성공적인 첫 인공위성 발사에 대한 비난을 용납하기 어려우며 일본의 적대적 반응은 과거범죄에 대한 사과 및 보상 요구를 회피하기 위한 수작에 불과하므로 토의할 가치가 없다고 강하게 반박하였다.

- 이에 일본은 재답변권을 요청하여 자국은 발사체의 성질이 아닌 발사행위에 대해 언급한 것임을 밝히고 동 문제를 적절한 場에서 다시 제기할 권리를 갖는다고 짧게 답변하여 양측의 설전은 일단락됐다.

3) 총회의장 및 부의장 선출

- 금번 총회는 스위스대표가 추천한 인도 항공국장 Mr. Khola를 총회의장으로 선출하고 가나대표가 추천한 스페인의 수석대표 Mr. L.F. de la Torre, 부르키나파소의 대표 Mr. N. Compaore, 파라과이의 수석대표 Mr. R. Guerra Benitez, 우즈베키스탄의 수석대표 Mr. A. Rozakberdiev를 각각 제1~4 부의장으로 선출하였다.

4) 이사국 선출

- 9.28일 개최된 제6차 전체회의에서 Part I 및 Part II 이사국 21개국 선출되었으며 12개 Part III 이사국은 9.29일 제7차 전체회의에서 선출되었다. 금번 선거의 특이사항은 Part III에 재입후보한 이란이 다시 낙선하였다는 것이다. 각 의제별로 많은 working paper를 제출하는 등 의욕적인 모습을 보인 이란의 낙선은 우리에게 시사하는 바가 많다고 하겠다.

- 금번 총회에서 선출된 이사국과 국가별 득표수는 다음과 같다 :

· Part I : 10개국 선출에 10개국 입후보, 총 141개국 투표

* 호주(122표), 브라질(130), 캐나다(132), 프랑스(132), 독일(134), 이탈리아(134), 일본(133), 러시아(133), 영국(132), 미국(124)

· Part II : 11개국 선출에 11개국 입후보, 총 141개국 투표

* 아르헨티나(131), 중국(129), 콜롬비아(115), 이집트(126), 인도(135), 멕시코(127), 화란(134), 나이지리아(111), 노르웨이(129), 사우디(131), 스페인(133)

· Part III : 12개국 선출에 14개국 입후보, 총 144개국 투표

* 알제리(130), 보츠와나(117), 카메룬(120), 쿠바(127), 인도네시아(121), 케냐(127), 레바논(123), 파키스탄(115), 파나마(123), 세네갈(119), 슬로바키아(121), 우루과이(119)

* 낙선 : 벨라루스(25), 이란(33)

5) 각 위원회의 보고 및 조치

- 각 위원회에서 작성·제출한 각 의제별 논의·결정사항을 보고받고 권고된 총 31개의 결의안을 채택하였다.

3. 북한의 미사일 발사 문제에 대한 토의 내용

1) 우리나라와 일본, 미국 등 총 8개국은 북한의 미사일 발사 사건이 민간항공의 항행안전에 위협으로 작용하였다는데 인식을 같이하고 유사사례의 예방을 위해 각국이 항행안전에 더욱 만전을 기할 것을 촉구하는 결의안을 전체회의 상정하기에 앞서 우선 집행위원회에 상정하였다.

2) 예상대로 북한측은 강하게 반발하며 자국의 성공적인 인공위성의 발사가 민간항공에 위협으로 작용하지 아니하였으며, 일본이 자국의 군사력을 증강시키기 위해 동 문제를 침소봉대하고 있다고 비난하였다.

3) 북한의 반박에 이어 중국과 러시아가 북한의 입장을 미온적으로 지지하였으나 참석국가 대부분은 우리나라를 포함한 8개국이 공동으로 제출한 결의안의 채택이 필요하다는데 인식을 같이하고 이를 전체회의에 상정하기로 결정하였다.

4. 법률위원회 토의 내용

1) 일반사항

법률위원회는 9월 22일부터 10월 2일까지 3차의 회의를 개최하였으며 전체회의에서 선출된 이태리 E. Chiavarelli 박사가 위원장을 맡았다. 제1차회의에서 동 위원회는 스리랑카의 S. Liyangage씨가 제1부 의장에, 쿠바의 I. Leon박사를 제2부의 의장에 선출했다. 3차의 회의는 공개리에 개최되었다. 동 회의에는 전체 참가국과 옵저버의 대표들이 참석하였으며 간사 및 서기로서 법률국장 Weber박사와 그의 직원들이 참석했다. 전체회의에서 법률 위원회에 회부한 의제 번호 및 내용은 다음과 같다.

- (1) 의제 7 : '95, '96, '97 이사회 연례보고서
- (2) 의제 8 : '99, '00, '01 예산안
- (3) 의제 34 : 법률 분야의 ICAO 사업 계획
- (4) 의제 35 : 민간항공협약 개정사항을 비롯한 제반 국제항공법의 비준지연

2) 회의 진행

(1) 의제 7

동 위원회는 1995, 1996 및 1997년도의 이사회 연례 보고서와 1998년도 전반기 보고서 중 제6장 (Constitutional and Legal Question)에 대하여 검토하고 확인했다.

(2) 의제 8

향후 3개년(1999-2001)간의 예산 계획서상의 법률위 소관 사항을 검토확인 하였으며 한 대표는 1999년 5월 개최예정인 신 Warsaw system 채택을 위한 외교회의(Diplomatic Conference) 기간이 3주씩 필요한가라는 질문을 하였고 이에 대하여 간사는 회의 내용의 복잡성과 성공적인 결과를 고려하여 이사회가 결정할 사항이라고 답변하였다.

(3) 의제 34

위원회는 법률국과 이사회의 업무계획과 1999-2001년간의 법률회의 계획에 대하여 Working paper(WP) 25에 의하여 검토하였다.

- 범류 위원회(Legal Committee)의 일반업무 계획(General work Program) 제 1항과 관련하여 동 위원회는 GNSS(Global Navigation Satellite System)에 관하여 이사회가 Panel of Legal and Technical Expert(LTEP)의 연구 결과를 보고한 WP 25를 검토하였다.

“GNSS 서비스 관련 각 체약국의 권한 및 의무에 관한 헌장”의 필요성이 대두되어 이의 채택을 전체회의에 건의키로 결정하였다.

※ GNSS 현장의 주요내용

- 총회는 GNSS의 시행/운영에 있어 다음의 원칙이 적용됨을 선언한다
 - 안전을 최우선하며, 모든 체약국 및 체약국 항공기는 비차별 원칙에 입각하여 GNSS 서비스에 대한 접근을 갖는다.
 - GNSS 서비스의 제공은 각 체약국의 영공에 대한 주권을 침해하지 않는다.
 - GNSS 서비스로는 시카고 협약 제15조(내국인 대우)에 따라야 한다.

동 위원회는 또한 GNSS이행을 규제하는 적절한 장기적인 법적 기반을 개발하는 결의안을 전체회의에 회부하기로 하였다.

- Warsaw 체제 현대화(The Modernization of the Warsaw system) 의제에 대하여 1999년 5월 개최 Diplomatic Conference의 효율성 제고를 위하여 소위원회 구성, 사전 지역 설명 세미나 개최 등 여러 가지 제안이 있었으나 위 원장은 Diplomatic Conference 개최에 대한 총회 승인을 요구함과 동시에 이의 성공을 위한 사전 준비를 위하여 지역세미나 개최등과 같은 적절한 조치를 사무국과 이사회가 취할 것을 요구하기로 하였다.
- 일반 업무계획 5항 “Acts on offence of concern the international aviation community and not covered by existing air law instrument” 에 대하여 동 위원회는 IATA가 제출한 WP72를 중심으로 토의하였다.

IATA가 제기한 unruly passenger에 대한 대처방안 관련 의제에 대해서는 각 체약국이 자체 법 조항을 정비하여 이러한 승객들에 대해서 적절한 조치를 취하도록 촉구할 것을 전체회의에 권고하기로 하였다.

- 법률위원회 일반업무계획 6항 “이동장비(항공장비)의 국제적 이해 : International Interest in Mobile Equipment”에 대하여 동 위원회는 WP/25 및 WP/71에 의거 검토하였다. 간사는 동건에 관하여 ICAO와 UNIDROIT (International institute for the Unification of Private Law)가 공동으로 연구한 결과를 보고하고 차기 이사회에 동건에 대하여 연구하는 법률위 소위원회를 설치하는 안이 제출될 것이라 하였다.

IATA 대표나 기타 대표들이 이 문제를 반영하는 국제법 개정이 정부, 항공 운송산업, 고객 모두에게 경제적 이득을 제공할 것이라고 역설함으로 동 위원회는 ICAO 와 UNIDROIT가 공동으로 새 조약안을 성안하는데 기여토록 총회에 건의키로 하였다.

- 폐회에 앞서 법률위원회는 향후 3년간의 work programme 우선순위를 다음과 같이 결정하였다 : accession
 - (1) CNS/ATM 및 GNSS의 법률적 토대 마련
 - (2) 와르소체계 현대화 및 국제항공법의 비준 촉진
 - (3) 현행 국제항공법이 포괄하지 않는 행위 관련 사항
 - (4) 이동장비(항공기)의 국제적 이해(International interest in mobile equipment)
 - (5) 항공교통관제기구의 책임범위
 - (6) 해상법에 관한 유엔협약이 시카고협약에 미치는 영향

4) 의제 35

간사는 항공법 비준에 관련된 이사회가 취한 조치에 관한 보고를 WP 10으로 소개하고 비준 촉진을 위한 제 방안을 검토했다. 어떤 대표는 비준추진을 위하여 ICAO 가 항공당국 뿐만 아니라 UN 주재대표를 통하여 외무당국과도 접촉해야 한다고 주장하였다. 동 위원회는 각 체약국은 금번 회기내 또는 1년 단위로 시카고 조약 개정을 포함한 국제항공법 비준을 위하여 취한 단계적 조치내용을 사무총장에게 보고토록 행정조치화 하는 WP10을 검토했다. 동 위원회는 시카고 조약 제 3조 bis를 추가하는 protocol이 비준선(102개국)의 2개국 미달인 100개국만이 비준하여 발효되지 못한점을 지적하고 여타 미비준국가의 조속한 비준 조치를 촉구하였다.

5. 결 론-향후 ICAO 참여 활동 강화 전략

1997년도 ICAO 이사회 보고서에 의하면 한국 국적 항공사의 전체 수송실적은 Ton-km기준 전체 회원국중 5위이며, 화물은 2위였다. 또한 금번 제32차 ICAO 총회의 분담율 책정결과 우리나라의 분담율은 2001년부터 전체 185개 회원국중 10위를 차지하는 등, 국제민간항공에서 우리의 위상은 한 단계 더 격

상되었다.

그러나 우리나라는 국제민간항공기구의 이사회 진출이 좌절되고 있어 국제 민간항공분야의 발전방향 정립에 적극적으로 참여하지 못하고 있는 실정이다.

차기 이사국 선출이 3년 뒤임을 감안, 지금부터라도 ICAO가 주관하는 각종 회의에 빠짐 없이 참가하여 우리의 입장을 개진함과 동시에 이해 관계가 대립 되는 사안이 발생할 경우 양측의 이해관계를 조정하는 역할을 자임하는 등 적극적인 활동으로 국제항공 발전에 적극 기여하는 우리의 모습을 심어야 할 것이다. 이러한 모습이 때로는 수송실적 세계5위, 분담율 제10위라는 간판보다 더 효과적으로 외국의 표를 확보하는 수단이 될 수 있을 것이다.

이러한 활동이 가능하기 위해서는 항공당국이 적극적으로 나서야 하겠으나 한국항공진흥협회, 한국공항공단, 한국교통개발연구원, 국적항공사, 한국항공 우주법학회, 한국항공대학교 등 관련 단체 및 학술기관의 적극적인 참여 및 협조 없이는 어려울 것이라 하겠다.

특히 1999년 5월경 개최예정인 항공수송의 일부규칙통일을 위한 협약 채택을 위한 국제회의(Diplomatic Conference to adopt the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)를 비롯하여 '99년 12월으로 추진중인 GATS Annex on Air Transport Services의 재검토 등에 있어서는 국내 항공 전문가들의 협조와 절실히 요망된다. 기술 분야에서는 CNS/ATM의 시행, 환경보호 (소음규제 및 항공기 배기가스 등), 그리고 Y2K (밀레니엄 버그) 문제 등이 있다.

이러한 모든 현안사항에 대해 우리가 훌륭히 대처함은 물론, 우리가 도출해 낸 해결책 및 경험 등을 아시아·태평양 인근 국가 및 중동·아프리카 그리고 남미 국가들에게 전수할 경우 2001년 제 33차 총회에서 ICAO 이사국 진출은 국가의 총력적인 외교력 경주와 더불어 가능할 것으로 믿는다.

A32-WP/10
LE/1
Appendix

APPENDIX

**CHANGE IN STATUS OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS,
INCLUDING PROTOCOLS OF AMENDMENT TO
THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
SINCE THE 31st SESSION OF THE ASSEMBLY
(Montreal, 19 September - 4 October 1995)**

As at 30 June 1998

- A. Convention on International Civil Aviation, its Amendments and related Agreements**
1. Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944
 - 2 new parties
(185 total number of parties; entered into force on 4 April 1947)
 2. International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944
 - 11 new parties
(115 total number of parties; entered into force on 30 January 1945)
 3. International Air Transport Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944
 - 1 new party
(12 total number of parties; entered into force on 8 February 1945)
 4. Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation, signed at Buenos Aires on 24 September 1968
 - 4 new parties
(143 total number of parties; entered into force on 24 October 1968)
 5. Protocol on the Authentic Quadilingual Text of the Convention on International Civil Aviation, signed at Montreal on 30 September 1977
 - 6 new parties
(62 total number of signatures effected without reservation as to acceptance, signatures effected with reservation as to acceptance followed by acceptance and acceptances; not yet in force, pending entry into force of the Amendment to the final clause of the Convention on International Civil Aviation)
 6. Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation, signed at Montreal on 29 September 1995
 - 31 new parties
(31 total number of signatures effected without reservation as to acceptance, signatures effected with reservation as to acceptance followed by acceptance and acceptances; not yet in force, pending entry into force of the Amendment to the final clause of the Convention on International Civil Aviation)

A32-WP/10

LE/1

Appendix

A - 2

7. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 93 bis], signed at Montreal on 27 May 1947
 - 4 new parties
 - (94 total number of parties; entered into force on 20 March 1961)
8. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 45], signed at Montreal on 14 June 1954
 - 2 new parties
 - (121 total number of parties; entered into force on 16 May 1958)
9. Protocol relating to Certain Amendments to the Convention on International Civil Aviation [Articles 48(a), 49(e) and 61], signed at Montreal on 14 June 1954
 - 3 new parties
 - (125 total number of parties; entered into force on 12 December 1956)
10. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 50(a)], signed at Montreal on 21 June 1961
 - 3 new parties
 - (121 total number of parties; entered into force on 17 July 1962)
11. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 48(a)], signed at Rome on 15 September 1962
 - 3 new parties
 - (99 total number of parties; entered into force on 11 September 1975)
12. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 50(a)], signed at New York on 12 March 1971
 - 4 new parties
 - (117 total number of parties; entered into force on 16 January 1973)
13. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 56], signed at Vienna on 7 July 1971
 - 2 new parties
 - (118 total number of parties; entered into force on 19 December 1974)
14. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 50(a)], signed at Montreal on 16 October 1974
 - 3 new parties
 - (113 total number of parties; entered into force on 15 February 1980)
15. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [final clause referring to the authentic Russian text], signed at Montreal on 30 September 1977
 - 8 ratifications
 - (90 total number of ratifications; not yet in force, 94 ratifications required)

A - 3

16. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 83 bis], signed at Montreal on 6 October 1980
 - 19 ratifications
 - (106 total number of ratifications; entered into force on 20 June 1997)
17. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 3 bis], signed at Montreal on 10 May 1984
 - 19 ratifications
 - (97 total number of ratifications; not yet in force, 102 ratifications required)
18. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 56], signed at Montreal on 6 October 1989
 - 19 ratifications
 - (71 total number of ratifications; not yet in force, 108 ratifications required)
19. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 50(a)], signed at Montreal on 26 October 1990
 - 21 ratifications
 - (67 total number of ratifications; not yet in force, 108 ratifications required)
20. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [final clause referring to the authentic Arabic text], signed at Montreal on 29 September 1995
 - 16 ratifications
 - (16 total number of ratifications; not yet in force, 122 ratifications required)

B. Other International Air Law Instruments

1. Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, signed at Geneva on 19 June 1948
 - 10 new parties
 - (77 total number of ratifications and adherences; entered into force on 17 September 1953)
2. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952
 - 3 new parties
 - (41 total number of ratifications and adherences; entered into force on 4 February 1958)
3. Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface signed at Rome on 7 October 1952, signed at Montreal on 23 September 1978
 - 1 ratification
 - (4 total number of ratifications and accessions; not yet in force, 5 ratifications required)
4. Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929
 - 18 new parties
 - (144 total number of ratifications and adherences; entered into force on 13 February 1933)

A32-WP/10

LE/1

Appendix

A - 4

5. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, signed at The Hague on 28 September 1955
 - 13 new parties
(125 total number of ratifications and adherences; entered into force on 1 August 1963)
6. 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, signed at Guadalajara on 18 September 1961
 - 7 new parties
(77 total number of ratifications and adherences; entered into force on 1 May 1964)
7. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City on 8 March 1971
 - no change in status
(11 total number of ratifications and adherences; not yet in force, 30 ratifications required, subject to certain conditions)
8. Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, signed at Montreal on 25 September 1975
 - 7 new parties
(35 total number of ratifications and accessions; entered into force on 15 February 1996)
9. Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Montreal on 25 September 1975
 - 7 new parties
(35 total number of ratifications and accessions; entered into force on 15 February 1996)
10. Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocols done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, signed at Montreal on 25 September 1975
 - 2 ratifications
(23 total number of ratifications; not yet in force, 30 ratifications required)
11. Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Montreal on 25 September 1975
 - 5 new parties
(31 total number of ratifications and accessions; entered into force on 14 June 1998)

12. Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963
 - 12 new parties
(165 total number of ratifications and adherences; entered into force on 4 December 1969)
13. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970
 - 14 new parties
(167 total number of ratifications and adherences; entered into force on 14 October 1971)
14. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971
 - 12 new parties
(167 total number of ratifications and adherences; entered into force on 26 January 1973)
15. Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988
 - 24 new parties
(79 total number of ratifications and adherences; entered into force on 6 August 1989)
16. Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991
 - 24 new parties
(38 total number of ratifications, approvals and accessions; entered into force on 21 June 1998)