

PROTOCOL

to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft
Done at Montréal on 4 April 2014

PROTOCOLE

portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes
survenant à bord des aéronefs
Fait à Montréal le 4 avril 2014

PROTOCOLO

que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos
cometidos a bordo de las aeronaves
Hecho en Montreal el 4 de abril de 2014

ПРОТОКОЛ,

изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах,
совершаемых на борту воздушных судов
Совершено в Монреале 4 апреля 2014 года

关于修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》的

议定书

2014 年 4 月 4 日订于蒙特利尔

البروتوكول

تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات
حرر في مونتريال في ٤ أبريل/نيسان ٢٠١٤



2014

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
国际民用航空组织
منظمة الطيران المدني الدولي

Certified to be a true and complete copy

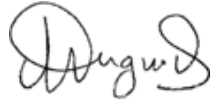
Copie certifiée conforme

Es copia fiel y auténtica

Копия точная и полная

经认证的真实和完整的副本

صورة معتمدة طبق الأصل



Director, Legal Affairs and External Relations Bureau

Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures

Director de asuntos jurídicos y relaciones exteriores

Директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям

法律事务和对外关系局局长

مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

ICAO OACI ИКАО 国际民航组织 الايكاو

PROTOCOL
to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft

Done at Montréal on 4 April 2014

Published by ICAO under the authority of the Secretary General of the
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

For ordering information and for a complete listing of sales agents
and booksellers, please go to the ICAO website at www.icao.int

**Doc 10034, *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts
Committed on Board Aircraft***

Order Number: 10034

ISBN 978-92-9249-565-7

© ICAO 2014

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a
retrieval system or transmitted in any form or by any means, without prior
permission in writing from the International Civil Aviation Organization.

PROTOCOL

TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT

THE CONTRACTING STATES TO THIS PROTOCOL,

NOTING that States have expressed their concern about the escalation of the severity and frequency of unruly behaviour on board aircraft that may jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or jeopardize good order and discipline on board;

RECOGNIZING the desire of many States to assist each other in curbing unruly behaviour and restoring good order and discipline on board aircraft;

BELIEVING that in order to address these concerns, it is necessary to adopt provisions to amend those of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* signed at Tokyo on 14 September 1963;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

This Protocol amends the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963 (hereinafter referred to as “the Convention”).

Article II

Article 1, paragraph 3, of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 1

3. For the purposes of this Convention:
 - a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board; and
 - b) when the State of the operator is not the same as the State of registration, the term “the State of registration”, as used in Articles 4, 5 and 13 of the Convention shall be deemed to be the State of the operator.”

Article III

Article 2 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on discrimination on any ground such as race, religion, nationality, ethnic origin, political opinion or gender.”

Article IV

Article 3 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.
- 1 *bis*. A State is also competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board:
 - a) as the State of landing, when the aircraft on board which the offence or act is committed lands in its territory with the alleged offender still on board; and
 - b) as the State of the operator, when the offence or act is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.
2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.
- 2 *bis*. Each Contracting State shall also take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over offences committed on board aircraft in the following cases:
 - a) as the State of landing, when:
 - i) the aircraft on board which the offence is committed has its last point of take-off or next point of intended landing within its territory, and the aircraft subsequently lands in its territory with the alleged offender still on board; and

- ii) the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board, is jeopardized;
 - b) as the State of the operator, when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.
- 2 *ter*. In exercising its jurisdiction as the State of landing, a State shall consider whether the offence in question is an offence in the State of the operator.
3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.”

Article V

The following shall be added as Article 3 *bis* of the Convention:

“Article 3 *bis*

If a Contracting State, exercising its jurisdiction under Article 3, has been notified or has otherwise learned that one or more other Contracting States are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same offences or acts, that Contracting State shall, as appropriate, consult those other Contracting States with a view to coordinating their actions. The obligations in this Article are without prejudice to the obligations of a Contracting State under Article 13.”

Article VI

Article 5, paragraph 2, of the Convention shall be deleted.

Article VII

Article 6 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:
 - a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or
 - b) to maintain good order and discipline on board; or

- c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.
- 2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of in-flight security officers or passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.
- 3. An in-flight security officer deployed pursuant to a bilateral or multilateral agreement or arrangement between the relevant Contracting States may take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft or persons therein from an act of unlawful interference, and, if the agreement or arrangement so allows, from the commission of serious offences.
- 4. Nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation for a Contracting State to establish an in-flight security officer programme or to agree to a bilateral or multilateral agreement or arrangement authorizing foreign in-flight security officers to operate in its territory.”

Article VIII

Article 9 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 9

- 1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence.
- 2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.
- 3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which are lawfully in his possession.”

Article IX

Article 10 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, any in-flight security officer, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.”

Article X

The following shall be added as Article 15 *bis* of the Convention:

“Article 15 *bis*

1. Each Contracting State is encouraged to take such measures as may be necessary to initiate appropriate criminal, administrative or any other forms of legal proceedings against any person who commits on board an aircraft an offence or act referred to in Article 1, paragraph 1, in particular:
 - a) physical assault or a threat to commit such assault against a crew member;
or
 - b) refusal to follow a lawful instruction given by or on behalf of the aircraft commander for the purpose of protecting the safety of the aircraft or of persons or property therein.
2. Nothing in this Convention shall affect the right of each Contracting State to introduce or maintain in its national legislation appropriate measures in order to punish unruly and disruptive acts committed on board.”

Article XI

Article 16, paragraph 1, of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 16

1. Offences committed on board aircraft shall be treated, for the purpose of extradition between the Contracting States, as if they had been committed not only in the place in which they occurred but also in the territories of the Contracting States required to establish their jurisdiction in accordance with paragraphs 2 and 2 *bis* of Article 3.”

Article XII

Article 17 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 17

1. In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft, the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.
2. Each Contracting State, when fulfilling its obligations, or exercising a permitted discretion under this Convention, shall act in accordance with the obligations and responsibilities of States under international law. In this respect, each Contracting State shall have regard for the principles of due process and fair treatment.”

Article XIII

The following shall be added as Article 18 *bis* of the Convention:

“Article 18 *bis*

Nothing in this Convention shall preclude any right to seek the recovery, under national law, of damages incurred, from a person disembarked or delivered pursuant to Article 8 or 9 respectively.”

Article XIV

The texts of the Convention in the Arabic, Chinese and Russian languages annexed to this Protocol shall, together with the texts of the Convention in the English, French, and Spanish languages, constitute texts equally authentic in the six languages.

Article XV

As between the Contracting States to this Protocol, the Convention and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

Article XVI

This Protocol shall be open for signature in Montréal on 4 April 2014 by States participating in the International Air Law Conference held at Montréal from 26 March to 4 April 2014. After 4 April 2014, this Protocol shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montréal until it enters into force in accordance with Article XVIII.

Article XVII

1. This Protocol is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, who is hereby designated as the Depositary.
2. Any State which does not ratify, accept or approve this Protocol in accordance with paragraph 1 of this Article may accede to it at any time. The instruments of accession shall be deposited with the Depositary.
3. Ratification, acceptance, approval or accession to this Protocol by any State which is not a Contracting State to the Convention shall have the effect of ratification, acceptance, approval or accession to the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

Article XVIII

1. This Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary.
2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to this Protocol after the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
3. As soon as this Protocol enters into force, it shall be registered with the United Nations by the Depositary.

Article XIX

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by written notification to the Depositary.
2. Denunciation shall take effect one year following the date on which notification is received by the Depositary.

Article XX

The Depositary shall promptly notify all signatory and Contracting States to this Protocol of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the date of coming into force of this Protocol, and other relevant information.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Montréal on the fourth day of April of the year Two Thousand and Fourteen in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the conformity of the texts with one another. This Protocol shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all Contracting States to this Protocol.

PROTOCOLE

portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes
survenant à bord des aéronefs

Fait à Montréal le 4 avril 2014

Publié sous l'autorité du Secrétaire général de
l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Doc 10034, *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*

N° de commande : 10034
ISBN 978-92-9249-565-7

© OACI 2014

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

PROTOCOLE

PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS

LES ÉTATS CONTRACTANTS DU PRÉSENT PROTOCOLE,

NOTANT que les États ont exprimé leur préoccupation quant à l'augmentation de la gravité et de la fréquence des comportements indisciplinés à bord des aéronefs qui peuvent compromettre la sécurité des aéronefs ou des personnes ou des biens, ou compromettre le bon ordre et la discipline à bord,

RECONNAISSANT la volonté de nombreux États de s'aider mutuellement afin de mettre un frein aux comportements indisciplinés et de rétablir l'ordre et la discipline à bord,

ESTIMANT que, pour répondre à ces préoccupations, il est nécessaire d'adopter des dispositions visant à amender celles de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

Article I

Le présent Protocole porte amendement de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après appelée « la Convention »).

Article II

L'Article 1^{er}, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 1

3. Aux fins de la présente Convention :
 - a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ; et

- b) lorsque l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation, l'expression "l'État d'immatriculation", utilisée dans les Articles 4, 5 et 13, désigne aussi l'État de l'exploitant. »

Article III

L'Article 2 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination pour tout motif comme la race, la religion, la nationalité, l'origine ethnique, l'opinion politique ou le genre. »

Article IV

L'Article 3 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 3

1. L'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.
- 1 *bis*. Un État est également compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord :
 - a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit sur son territoire et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;
 - b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.
2. Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'État d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.
- 2 *bis*. Tout État contractant prend aussi les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord d'aéronefs dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque :
- 1) le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise se trouve sur son territoire et que l'aéronef atterrit ensuite sur son territoire, l'auteur présumé de l'infraction étant encore à bord ; et que
 - 2) la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.
- 2 *ter*. Dans l'exercice de sa compétence comme État d'atterrissage, un État examine le point de savoir si l'infraction en question est une infraction dans l'État de l'exploitant.
3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. »

Article V

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 3 *bis* de la Convention :

« Article 3 *bis*

Si un État contractant, exerçant sa compétence au titre de l'Article 3, a été informé ou a appris autrement qu'un ou plusieurs autres États contractants mènent une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes, ledit État contractant consulte, le cas échéant, ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. Les obligations du présent Article sont sans préjudice des obligations qui incombent à un État contractant en vertu de l'Article 13 .»

Article VI

L'Article 5, paragraphe 2, de la Convention est supprimé.

Article VII

L'Article 6 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1er, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :
 - a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ; ou
 - b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ; ou
 - c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.
2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des agents de sûreté en vol ou des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou passager peut également prendre, sans cette autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord.
3. Un agent de sûreté en vol placé à bord d'un aéronef en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral entre les États contractants concernés peut prendre, sans une telle autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'acte d'intervention illicite et, si l'accord ou l'arrangement le permet, en cas de commission d'infractions graves.
4. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation pour un État contractant d'établir un programme d'agents de sûreté en vol ou de convenir d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral autorisant des agents de sûreté en vol étrangers à agir sur son territoire. »

Article VIII

L'Article 9 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un État contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui la motivent.
3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui sont légitimement en sa possession. »

Article IX

L'Article 10 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 10

Si les mesures prises sont conformes à la présente Convention, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni un agent de sûreté en vol, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »

Article X

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 15 *bis* de la Convention.

« Article 15 *bis*

1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées ou toute autre forme de procédure judiciaire contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, en particulier :
 - a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ; ou
 - b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.
2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'introduire ou de maintenir dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord. »

Article XI

L'Article 16, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs sont considérées, aux fins d'extradition entre les États contractants, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des États contractants qui doivent établir leur compétence conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 2 *bis* de l'Article 3. »

Article XII

L'Article 17 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 17

1. En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les États contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.
2. Tout État contractant, lorsqu'il s'acquitte de ses obligations ou lorsqu'il exerce la discrétion qui lui est permise, en vertu de la présente Convention, agit conformément aux obligations et responsabilités qui incombent aux États en vertu du droit international. À cet égard, il tient compte des principes de l'application régulière de la loi et du traitement équitable. »

Article XIII

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 18 *bis* de la Convention.

« Article 18 *bis*

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit de chercher à recouvrer, conformément au droit national, des dommages-intérêts auprès d'une personne débarquée ou remise conformément aux dispositions de l'Article 8 ou 9, respectivement. »

Article XIV

Les textes de la Convention rédigés en arabe, en chinois et en russe qui sont annexés au présent Protocole, conjointement avec les textes de la Convention rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole, font également foi.

Article XV

Entre les États contractants du présent Protocole, la Convention et le Protocole sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument, qui porte le titre « Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014 ».

Article XVI

Le présent Protocole est ouvert à Montréal le 4 avril 2014 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014. Après le 4 avril 2014, le Protocole sera ouvert à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'Article XVIII.

Article XVII

1. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
2. Tout État qui ne ratifie, n'accepte ou n'approuve pas le présent Protocole conformément au paragraphe 1 du présent article peut y adhérer à tout moment. L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du dépositaire.
3. La ratification, l'acceptation ou l'approbation du présent Protocole ou l'adhésion au présent Protocole par tout État qui n'est pas partie à la Convention a l'effet d'une ratification, d'une acceptation ou d'une approbation de la Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014, ou d'une adhésion à cette Convention.

Article XVIII

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout État qui ratifie, accepte ou approuve le présent Protocole, ou qui y adhère, après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt par cet État de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Dès que le présent Protocole entrera en vigueur, il sera enregistré auprès des Nations Unies par le dépositaire.

Article XIX

1. Tout État contractant peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article XX

Le dépositaire notifiera rapidement à tous les États signataires et à tous les États contractants du présent Protocole la date de chaque signature, la date du dépôt de chaque instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion, la date d'entrée en vigueur du présent Protocole et d'autres renseignements pertinents.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le quatrième jour du mois d'avril de l'an deux mille quatorze dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi après la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans les quatre-vingt-dix jours suivant cette date, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux. Le présent Protocole sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États contractants du présent Protocole.

PROTOCOLO

que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos
cometidos a bordo de las aeronaves

Hecho en Montreal el 4 de abril de 2014

Publicado por la OACI bajo la responsabilidad del Secretario General de la
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas
y libreros, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI www.icao.int

**Doc 10034, *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones
y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves***

Núm. de pedido: 10034

ISBN 978-92-9249-565-7

© OACI 2014

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de
ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su
transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización
previa y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

PROTOCOLO

QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES

LOS ESTADOS CONTRATANTES DEL PRESENTE PROTOCOLO,

TOMANDO NOTA de que los Estados han expresado su preocupación por la intensificación de la gravedad y frecuencia de comportamientos insubordinados a bordo de aeronaves que pueden poner en peligro la seguridad de las aeronaves o de las personas o bienes en las mismas o que ponen en peligro el buen orden y la disciplina a bordo;

RECONOCIENDO el deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente para refrenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo de la aeronave;

CONVENCIDOS de que a fin de abordar estas preocupaciones, es necesario adoptar disposiciones para modificar las del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Artículo I

El presente Protocolo enmienda el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (en adelante, “el Convenio”).

Artículo II

Sustitúyase el párrafo 3 del Artículo 1 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 1

3. Para los fines del presente Convenio:
 - a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo; y

- b) cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, la expresión “Estado de matrícula” como se emplea en los Artículos 4, 5 y 13 del Convenio se considerará que es el Estado del explotador”.

Artículo III

Sustitúyase el Artículo 2 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación por cualquier motivo, tal como raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o género”.

Artículo IV

Sustitúyase el Artículo 3 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo.
- 1 *bis*. Un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo:
 - a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y
 - b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción o el acto es cometido a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.
2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas que sean necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.
- 2 *bis*. Cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre las infracciones cometidas a bordo de una aeronave en los casos siguientes:

- a) en calidad de Estado de aterrizaje, si:
 - i) la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción tiene su último punto de despegue o próximo punto de aterrizaje previsto dentro de su territorio y posteriormente aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y
 - ii) se pone en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo o el buen orden y la disciplina a bordo;
 - b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción es cometida a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.
- 2 *ter.* Al ejercer su jurisdicción en calidad de Estado de aterrizaje, los Estados deberán considerar si la infracción en cuestión constituye una infracción en el Estado del explotador.
3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales”.

Artículo V

Añádase como Artículo 3 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Artículo 3 *bis*

Si un Estado contratante, ejerciendo su jurisdicción en virtud del Artículo 3, ha sido notificado o ha sabido de otro modo que uno o más Estados contratantes están llevando a cabo una investigación, enjuiciamiento o procedimiento judicial con respecto a las mismas infracciones o actos, deberá consultar, según corresponda, con los otros Estados contratantes a fin de coordinar sus acciones. Las obligaciones de este Artículo son sin perjuicio de las obligaciones de los Estados contratantes en virtud del Artículo 13”.

Artículo VI

Suprímase el párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio.

Artículo VII

Sustitúyase el Artículo 6 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:
 - a) para proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o bienes en la misma; o
 - b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
 - c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.
2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de oficiales de seguridad de a bordo o de pasajeros con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o los bienes en la misma.
3. Un oficial de seguridad de a bordo que va en una aeronave conforme a un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes pertinentes podrá tomar medidas preventivas razonables sin tal autorización cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas en la misma de un acto de interferencia ilícita y, si el acuerdo o arreglo lo permite, de la comisión de infracciones graves.
4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se entenderá en el sentido de obligar a un Estado contratante a establecer un programa de oficiales de seguridad de a bordo o concertar un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral que autorice a oficiales de seguridad de a bordo extranjeros a actuar en su territorio”.

Artículo VIII

Sustitúyase el Artículo 9 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 9

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave.

2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar a dicha persona y los motivos que tenga para ello.
3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue a cualquier presunto infractor de conformidad con lo previsto en este Artículo las pruebas e informes que se encuentren en su posesión legítima”.

Artículo IX

Sustitúyase el Artículo 10 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, ni el comandante de la aeronave, ni los demás miembros de la tripulación, ni los pasajeros, ni los oficiales de seguridad de a bordo, ni el propietario o explotador de la aeronave, ni la persona en cuyo nombre se realice el vuelo serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas”.

Artículo X

Añádase como Artículo 15 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Artículo 15 *bis*

1. Se alienta a cada Estado contratante a tomar las medidas que sean necesarias para iniciar procedimientos penales, administrativos o cualquier otro tipo de procedimiento judicial contra toda persona que a bordo de una aeronave cometa una infracción u acto referido en el Artículo 1, párrafo 1, en particular:
 - a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación; o
 - b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma.
2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de cada Estado contratante de introducir o mantener en su legislación nacional medidas apropiadas para sancionar actos insubordinados o perturbadores cometidos a bordo”.

Artículo XI

Sustitúyase el párrafo 1 del Artículo 16 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 16

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves serán consideradas, a los fines de extradición entre los Estados contratantes, como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que hayan ocurrido sino también en los territorios de los Estados contratantes que deben establecer su jurisdicción de conformidad con los párrafos 2 y 2 *bis* del Artículo 3”.

Artículo XII

Sustitúyase el Artículo 17 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 17

1. Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.
2. Cada Estado contratante, al actuar en cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Convenio o en ejercicio de una facultad discrecional que el mismo permita, actuará de conformidad con las obligaciones y responsabilidades de los Estados en el derecho internacional. A este respecto, cada Estado contratante tendrá en cuenta los principios de debido proceso y trato equitativo”.

Artículo XIII

Añádase como Artículo 18 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Artículo 18 *bis*

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio obstará al derecho que pudiera existir, de conformidad con el derecho interno, de perseguir el cobro de indemnización por daños y perjuicios de la persona que haya sido entregada o desembarcada conforme a lo previsto en el Artículo 8 ó 9, respectivamente”.