

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2019 Nr. 140

A. TITEL

*Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen;
Tokio, 14 september 1963*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummers 004580 en 012928 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Op 4 april 2014 is te Montreal een Protocol tot wijziging van het Verdrag tot stand gekomen. De Engelse en de Franse tekst¹⁾ van het Protocol luiden als volgt:

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."

¹⁾ De Arabische, de Chinese, de Russische en de Spaanse tekst van het Protocol zijn niet opgenomen.

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 jeopardised;
- 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

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 1er, 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 :
 - i) 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
 - ii) 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 ou l'acte 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 1er, 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.

C. VERTALING

Protocol tot wijziging van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen

De Verdragsluitende Partijen bij dit Protocol,

Gelet op het feit dat staten hun bezorgdheid hebben uitgesproken over de toenemende ernst en frequentie van weerspannig gedrag aan boord van luchtvaartuigen dat een gevaar kan vormen voor de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen of goederen aan boord daarvan of voor de goede orde en discipline aan boord;

Erkennend de wens van veel staten elkaar bij te staan bij het beteugelen van weerspannig gedrag en het herstellen van de goede orde en discipline aan boord;

In de overtuiging dat om aan deze zorgen tegemoet te komen het nodig is bepalingen aan te nemen tot wijziging van de bepalingen van het *Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen*, ondertekend te Tokio op 14 september 1963;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Dit Protocol wijzigt het *Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen*, ondertekend te Tokio op 14 september 1963 (hierna te noemen „het Verdrag”).

Artikel II

Artikel 1, derde lid, van het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 1

3. Voor de toepassing van dit Verdrag:

- a. wordt een luchtvaartuig geacht in vlucht te zijn vanaf het moment waarop alle buitendeuren, na het instappen, zijn gesloten tot het moment waarop een van de deuren wordt geopend voor het uitstappen. In geval van een noodlanding wordt de vlucht geacht voort te duren totdat de bevoegde autoriteiten de verantwoordelijkheid voor het luchtvaartuig en voor de personen en goederen aan boord overnemen; en
- b. wordt, wanneer de staat van de exploitant niet dezelfde is als de staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven, „de staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven”, zoals gebezigd in de artikelen 4, 5 en 13 van het Verdrag, geacht de staat van de exploitant te zijn.”

Artikel III

Artikel 2 van het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 2

Onverminderd de bepalingen van artikel 4 en behalve wanneer de veiligheid van het luchtvaartuig of van personen of goederen aan boord dit vereist, wordt geen bepaling van dit Verdrag zo uitgelegd dat zij een optreden rechtvaardigt of vereist ten aanzien van overtredingen van strafrechtelijke bepalingen van politieke aard of gebaseerd op onderscheid op welke grond dan ook, zoals ras, godsdienst, nationaliteit, etnische afkomst, politieke overtuiging of geslacht.”

Artikel IV

Artikel 3 van het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 3

1. De staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven is bevoegd rechtsmacht uit te oefenen met betrekking tot strafbare feiten en handelingen die aan boord zijn begaan.

1 bis. Een staat is eveneens bevoegd rechtsmacht uit te oefenen met betrekking tot strafbare feiten en handelingen die aan boord zijn begaan:

- a. als de staat waar het luchtvaartuig is geland, indien het luchtvaartuig aan boord waarvan het strafbare feit of de handeling is begaan op zijn grondgebied landt met de vermoedelijke dader nog aan boord; en
- b. als de staat van de exploitant, indien het strafbare feit of de handeling is begaan aan boord van een luchtvaartuig dat zonder bemanning is verhuurd aan een huurder die de hoofdzetel van zijn bedrijf, of, indien de huurder een dergelijke zetel niet heeft, zijn vaste verblijfplaats heeft in die staat.

2. Elke Verdragsluitende Staat neemt de maatregelen die nodig zijn om zijn rechtsmacht te vestigen als de staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven met betrekking tot strafbare feiten die zijn begaan aan boord van luchtvaartuigen die in deze staat zijn ingeschreven.

2 bis. Elke Verdragsluitende Staat neemt tevens de maatregelen die nodig kunnen zijn om zijn rechtsmacht te vestigen met betrekking tot strafbare feiten begaan aan boord van luchtvaartuigen, in de volgende gevallen:

- a. als de staat waar het luchtvaartuig is geland:
 - i. indien het laatste punt van opstijgen of volgende beoogde landingspunt van het luchtvaartuig aan boord waarvan het strafbare feit is begaan zich op zijn grondgebied bevindt en het luchtvaartuig vervolgens op zijn grondgebied landt met de vermoedelijke dader nog aan boord; en
 - ii. indien de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen of goederen aan boord daarvan in gevaar worden gebracht of de goede orde en discipline aan boord in gevaar worden gebracht;
- b. als de staat van de exploitant, indien het strafbare feit is begaan aan boord van een luchtvaartuig dat zonder bemanning is verhuurd aan een huurder die de hoofdzetel van zijn bedrijf, of, indien de huurder een dergelijke zetel niet heeft, zijn vaste verblijfplaats heeft in die staat.

2 ter. Bij het uitoefenen van zijn rechtsmacht als de staat waar het luchtvaartuig is geland houdt de staat rekening met het feit of het betreffende feit strafbaar is in de staat van de exploitant.

3. Dit Verdrag sluit geen rechtsmacht in strafzaken uit die wordt uitgeoefend in overeenstemming met de nationale wetgeving."

Artikel V

De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 3 *bis* van het Verdrag:

„Artikel 3 bis

Indien een Verdragsluitende Staat die uit hoofde van het derde lid zijn rechtsmacht uitoefent ervan in kennis is gesteld of op andere wijze heeft vernomen dat één of meer Verdragsluitende Staten een onderzoek, vervolging of gerechtelijke procedure hebben ingesteld ter zake van dezelfde strafbare feiten of handelingen, treedt die Verdragsluitende Staat, naargelang van toepassing, in overleg met deze andere Verdragsluitende Staten teneinde hun maatregelen af te stemmen. De verplichtingen in dit artikel laten de verplichtingen van een Verdragsluitende Staat uit hoofde van artikel 13 onverlet."

Artikel VI

Artikel 5, tweede lid, van het Verdrag wordt geschrapt.

Artikel VII

Artikel 6 van het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 6

1. De gezagvoerder van het luchtvaartuig mag, indien hij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een persoon aan boord van het luchtvaartuig een strafbaar feit of een handeling als bedoeld in artikel 1, eerste lid, heeft begaan of op het punt staat te begaan, ten aanzien van die persoon alle redelijke maatregelen nemen, vrijheidsbeperking daaronder begrepen, die nodig zijn om:

- a. de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen of goederen aan boord daarvan te beschermen; of
- b. de goede orde en discipline aan boord te handhaven; of
- c. hem in staat te stellen de betrokken persoon aan de bevoegde autoriteiten over te dragen of hem het luchtvaartuig te doen verlaten, overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk.

2. De gezagvoerder van het luchtvaartuig mag de hulp van andere leden van de bemanning vorderen of hen tot het verlenen daarvan machtigen en hij mag om de bijstand van meereizende veiligheidsfunctionarissen of passagiers verzoeken of hen tot het verlenen daarvan machtigen, doch deze niet vorderen, om een persoon in zijn vrijheid te beperken wanneer hij tot het nemen van vrijheidsbeperkende maatregelen ten aanzien

van die persoon gerechtigd is. Ieder lid van de bemanning en iedere passagier mag ook zonder deze machtiging redelijke voorzorgsmaatregelen nemen indien hij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat onmiddellijk optreden noodzakelijk is voor het beschermen van de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen of goederen aan boord.

3. Een meereizende veiligheidsfunctionaris die wordt ingezet ingevolge een bilaterale of multilaterale overeenkomst of regeling tussen de betreffende Verdragsluitende Staten kan ook zonder deze machtiging redelijke voorzorgsmaatregelen nemen indien hij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat onmiddellijk optreden noodzakelijk is om de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen aan boord daarvan te beschermen tegen daden van wederrechtelijke inmenging, en, indien de overeenkomst of regeling daarin voorziet, tegen het begaan van ernstige strafbare feiten.

4. Geen enkele bepaling van dit Verdrag wordt geacht een verplichting te scheppen voor een Verdragsluitende Staat om een programma voor meereizende veiligheidsfunctionarissen in te stellen of in te stemmen met een bilaterale of multilaterale overeenkomst of regeling waarbij buitenlandse meereizende veiligheidsfunctionarissen worden gemachtigd op zijn grondgebied op te treden."

Artikel VIII

Artikel 9 van het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 9

1. De gezagvoerder van een luchtvaartuig kan iedere persoon ten aanzien van wie hij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat hij aan boord van het luchtvaartuig een handeling heeft begaan die naar zijn mening een ernstig strafbaar feit vormt, overdragen aan de bevoegde autoriteiten van de Verdragsluitende Staat op het grondgebied waarvan het luchtvaartuig landt.

2. Indien een luchtvaartuig landt op het grondgebied van een Verdragsluitende Staat met aan boord een persoon die de gezagvoerder voornemens is, overeenkomstig het voorgaande lid over te dragen, stelt de gezagvoerder de autoriteiten van die staat zo spoedig mogelijk, zo mogelijk vóór de landing, in kennis van zijn voornemen die persoon over te dragen, onder vermelding van de redenen.

3. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dient de autoriteiten aan wie een verdachte overeenkomstig het bepaalde in dit artikel wordt overgedragen de bewijzen en inlichtingen te verschaffen waarover hij op rechtmatige wijze de beschikking heeft gekregen."

Artikel IX

Artikel 10 van het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 10

Voor maatregelen genomen overeenkomstig dit Verdrag wordt noch de gezagvoerder van het luchtvaartuig, enig ander lid van de bemanning, enige passagier, meereizende veiligheidsfunctionaris, eigenaar of exploitant van het luchtvaartuig, noch de persoon voor wiens rekening de vlucht werd uitgevoerd, aansprakelijk gesteld in enig geding naar aanleiding van de behandeling ondergaan door de persoon tegen wie de maatregelen waren gericht."

Artikel X

De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 15 *bis* van het Verdrag:

„Artikel 15 bis

1. Elke Verdragsluitende Staat wordt aangemoedigd de maatregelen te nemen die nodig kunnen zijn om een passende strafrechtelijke, bestuursrechtelijke of andere gerechtelijke procedure in te stellen tegen een persoon die een strafbaar feit of een handeling zoals bedoeld in artikel 1, eerste lid, begaat, met name:

- a. een fysieke aanval of de dreiging met een dergelijke aanval gericht tegen een lid van de bemanning; of
- b. de weigering gehoor te geven aan een rechtmatig bevel van of namens de gezagvoerder van het luchtvaartuig teneinde de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen of goederen aan boord te beschermen.

2. Geen enkele bepaling van dit Verdrag tast het recht van een Verdragsluitende Staat aan om passende maatregelen in zijn nationale wetgeving op te nemen of te handhaven om weerspannige en verstorende handelingen aan boord te bestraffen."

Artikel XI

Artikel 16, eerste lid, van het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 16

1. Strafbare feiten begaan aan boord worden ten behoeve van uitlevering tussen de Verdragsluitende Staten behandeld alsof zij niet alleen zijn begaan op de plaats waar zij hebben plaatsgevonden, maar ook op het grondgebied van de Verdragsluitende Staten die hun rechtsmacht dienen te vestigen in overeenstemming met artikel 3, tweede lid en tweede lid *bis*.”

Artikel XII

Artikel 17 van het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 17

1. Wanneer de Verdragsluitende Staten een maatregel ter opsporing of aanhouding nemen of op andere wijze rechtsmacht uitoefenen met betrekking tot een strafbaar feit aan boord van een luchtvaartuig, houden zij terdege rekening met de veiligheid en andere belangen van de luchtvaart en gaan zodanig te werk dat onnodig oponthoud van het luchtvaartuig, de passagiers, de bemanning of de lading wordt vermeden.

2. Elke Verdragsluitende Staat handelt bij het nakomen van zijn verplichtingen of bij het gebruikmaken van de beoordelingsvrijheid uit hoofde van dit Verdrag, in overeenstemming met de verplichtingen en verantwoordelijkheden van staten op grond van het internationaal recht. Elke Verdragsluitende Staat houdt in dit verband rekening met de beginselen van een behoorlijke rechtsgang en een eerlijke behandeling.”

Artikel XIII

De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 18 *bis* van het Verdrag:

„Artikel 18 bis

Geen enkele bepaling in dit Verdrag vormt een beletsel voor het recht uit hoofde van het nationale recht schadevergoeding te vorderen van een persoon die het luchtvaartuig heeft moeten verlaten ingevolge artikel 8 of is overgedragen ingevolge artikel 9.”

Artikel XIV

De teksten van het Verdrag in de Arabische, de Chinese taal en de Russische taal die aan dit Protocol zijn gehecht, vormen tezamen met de teksten van het Verdrag in de Engelse, de Franse en de Spaanse taal teksten die gelijkelijk authentiek zijn in de zes talen.

Artikel XV

In de betrekkingen tussen de Verdragsluitende Staten bij dit Protocol dienen het Verdrag en dit Protocol tezamen te worden gelezen en uitgelegd als een enkel instrument, dat aangehaald dient te worden als het Verdrag van Tokio, zoals gewijzigd bij het Protocol van Montreal, 2014.

Artikel XVI

Dit Protocol staat open voor ondertekening te Montreal op 4 april 2014 door staten die hebben deelgenomen aan de Diplomatieke Conferentie inzake veiligheid van de luchtvaart, gehouden te Montreal van 26 maart tot en met 4 april 2014. Na 4 april 2014 staat het Protocol open voor ondertekening door alle staten op het hoofdkantoor van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie te Montreal totdat het in overeenstemming met artikel XVIII in werking treedt.

Artikel XVII

1. Dit Protocol dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd door de ondertekenende Staten. De akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring worden nedergelegd bij de secretaris-generaal van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, die hierbij wordt aangewezen als depositaris.

2. Elke staat die dit Protocol niet bekrachtigt, aanvaardt of goedkeurt in overeenstemming met het eerste lid van dit artikel, kan te allen tijde toetreden tot het Protocol. De akte van toetreding dient te worden nedergelegd bij de depositaris.

3. Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van of toetreding tot dit Protocol door een staat die geen partij is bij het Verdrag, heeft tot gevolg dat deze staat het Verdrag van Tokio, zoals gewijzigd bij het Protocol van Montreal, 2014, bekrachtigt, aanvaardt of goedkeurt of ertoe toetreedt.

Artikel XVIII

1. Dit Protocol treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum van de nederlegging van de tweeëntwintigste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris.

2. Ten aanzien van iedere staat die dit Protocol bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt na de nederlegging van de tweeëntwintigste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, treedt dit Protocol in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de nederlegging door de betreffende staat van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt het door de depositaris bij de Verenigde Naties geregistreerd.

Artikel XIX

1. Elke Verdragsluitende Staat kan dit Protocol opzeggen door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de depositaris.

2. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum waarop de kennisgeving is ontvangen door de depositaris.

Artikel XX

De depositaris stelt ondertekenende en Verdragsluitende Staten bij dit Protocol onverwijld in kennis van de datum van elke ondertekening, de datum van nederlegging van elke akte van bekrachtiging, goedkeuring, aanvaarding of toetreding, de datum van inwerkingtreding van dit Protocol en alle overige relevante informatie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondertekenende gevolmachtigden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Montreal op 4 april 2014 in de Engelse, de Arabische, de Chinese, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn; deze authenticiteit is geldig na verificatie, binnen negentig dagen na heden, van de onderlinge overeenstemming van de teksten door het secretariaat van de Conferentie onder het gezag van de voorzitter van de Conferentie. Dit Protocol wordt nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en voor eensluidend gewaarmerkte afschriften ervan worden door de depositaris toegezonden aan alle Verdragsluitende Staten bij dit Protocol.

D. PARLEMENT

Het Protocol van 4 april 2014 behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Protocol kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol van 4 april 2014 zullen ingevolge artikel XVIII, eerste lid, van het Protocol in werking treden op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum van de nederlegging van de tweeëntwintigste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris.

Uitgegeven de zeventiende september 2019.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

S.A. BLOK