

# 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.”

97

**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 Depository.
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 Depository.
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 Depository.
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 Depository.

**Article XIX**

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

**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.



1) econstituída por 8 fólhos por min numerados e rubricados na versal e em língua inglesa.





## **PROTOCOLO QUE ALTERA A CONVENÇÃO REFERENTE ÀS INFRAÇÕES E A CERTOS OUTROS ATOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES**

OS ESTADOS CONTRATANTES DESTE PROTOCOLO,

CONSIDERANDO que os Estados expressaram a sua preocupação em relação à intensificação da gravidade e da frequência de atos de interferência ilícita cometidos a bordo de aeronaves, que podem pôr em perigo a segurança da aeronave, das pessoas ou dos bens a bordo, perturbando a boa ordem e a disciplina a bordo;

RECONHECENDO a vontade de muitos Estados em se auxiliarem mutuamente para atuarem relativamente aos atos de interferência ilícita e restabelecerem a boa ordem e a disciplina a bordo da aeronave;

CONVICTOS de que, para fazer face a estas preocupações, é necessário adotar disposições que alterem a Convenção referente às infrações e a certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de setembro de 1963;

ACORDARAM O SEGUINTE:

### **Artigo I**

O presente Protocolo procede à alteração da Convenção referente às infrações e a certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de setembro de 1963 (adiante designada «Convenção»).

### **Artigo II**

O n.º 3 do artigo 1.º da Convenção passa a ter a seguinte redação:

#### **«Artigo 1.º**

3. Para os fins da presente Convenção:

- a) Uma aeronave é considerada em voo, desde o momento em que, terminado o embarque, tenham sido fechadas todas as portas exteriores até ao momento em que uma dessas portas seja aberta para o desembarque; em caso de aterragem forçada, o voo é considerado como estando a decorrer até que a autoridade competente se responsabilize pela aeronave, bem como pelas pessoas e bens a bordo; e
- b) Quando o Estado de origem do operador não for o mesmo que o Estado de registo da aeronave, a expressão “Estado de registo da aeronave”, utilizada nos artigos 4.º, 5.º e 13.º da Convenção, deve ser entendida como sendo o Estado de origem do operador.»

### **Artigo III**

O artigo 2.º da Convenção passa a ter a seguinte redação:

#### **«Artigo 2.º**

Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º e das exigências de segurança da aeronave e das pessoas ou bens a bordo, nenhuma disposição da presente Convenção deve ser interpretada como autorizando ou exigindo a aplicação de qualquer medida no caso de infrações a leis penais de carácter político ou baseadas em discriminação racial, religiosa, nacionalidade, origem étnica, opinião política ou sexo.»

### **Artigo IV**

O artigo 3.º da Convenção passa a ter a seguinte redação:

#### **«Artigo 3.º**

1. O Estado onde a aeronave está registada é competente para conhecer das infrações e outros atos praticados a bordo.

1 *bis*. Um Estado também é competente para conhecer das infrações e outros atos praticados a bordo:

- a) Na qualidade de Estado de aterragem, se a aeronave a bordo da qual for praticada a infração ou o ato aterrar no seu território com o presumível infrator ainda a bordo; e

b) Na qualidade de Estado de origem do operador, se a infração ou o ato for praticado a bordo de uma aeronave alugada sem tripulação a um operador que tenha a sua sede nesse Estado ou, no caso de isso não se verificar, que se encontre estabelecido nesse Estado.

2. Cada Estado contratante deve adotar as medidas necessárias para, como Estado de registo da aeronave, estabelecer a sua competência para conhecer das infrações cometidas a bordo das aeronaves nele registadas.

2 *bis*. Cada Estado Contratante deve também adotar as medidas necessárias para estabelecer a sua competência para conhecer das infrações cometidas a bordo de uma aeronave, nos seguintes casos:

a) Na qualidade de Estado de aterragem, se:

- i) A aeronave a bordo da qual se pratique a infração tiver como último ponto de descolagem ou como próximo ponto de aterragem o seu território e, posteriormente, aterre no seu território, com o presumível infrator ainda a bordo; e
- ii) For colocada em perigo a segurança da aeronave, das pessoas ou dos bens a bordo, perturbando a boa ordem e a disciplina a bordo;

b) Na qualidade de Estado de origem do operador, se a infração ou o ato for praticado a bordo de uma aeronave alugada sem tripulação a um operador que tenha a sua sede nesse Estado ou, no caso de isso não se verificar, que se encontre estabelecido nesse Estado.

2 *ter*. Ao estabelecer a sua competência para conhecer das infrações cometidas a bordo de uma aeronave, na qualidade de Estado de aterragem, o Estado deve verificar se o comportamento em causa constitui uma infração no Estado de origem do operador.

3. A presente Convenção não exclui o exercício da competência penal em conformidade com as leis nacionais.»

## Artigo V

É aditado à presente Convenção o artigo 3.º *bis*, com a seguinte redação:

### «Artigo 3.º *bis*

Se um Estado Contratante, ao exercer as suas competências nos termos do artigo 3.º, for notificado ou por qualquer outra forma tiver conhecimento de que um ou mais Estados Contratantes se encontrem a conduzir uma investigação ou um processo judicial sobre as mesmas infrações ou os mesmos atos, caso entenda ser necessário, deve consultar esses Estados Contratantes para

coordenarem as suas ações. Os deveres constantes do presente artigo não prejudicam os deveres dos Estados Contratantes previstos no artigo 13.º»

### **Artigo VI**

É revogado o n.º 2 do artigo 5.º da Convenção.

### **Artigo VII**

O artigo 6.º da Convenção passa a ter a seguinte redação:

#### **«Artigo 6.º**

1. Quando o comandante da aeronave tiver fundadas razões para crer que uma pessoa praticou, ou está prestes a praticar, a bordo uma infração ou um ato previstos no n.º 1 do artigo 1.º, pode adotar em relação a essa pessoa as medidas razoáveis, inclusive coercivas, que se tornem necessárias:

- a) Para garantir a segurança da aeronave ou das pessoas ou bens a bordo; ou
- b) Para manter a ordem e a disciplina a bordo; ou
- c) Para permitir entregar essa pessoa às autoridades competentes ou desembarcá-la, de harmonia com as disposições do presente capítulo.

2. O comandante da aeronave pode exigir ou autorizar o auxílio dos outros membros da tripulação, e solicitar ou autorizar, mas não exigir, o auxílio de agentes de segurança a bordo ou de passageiros para tomar contra qualquer pessoa as medidas coercivas que sejam da sua competência. Qualquer membro da tripulação ou qualquer passageiro pode igualmente tomar, sem essa autorização, todas as medidas preventivas razoáveis, quando tiver razões fundadas para crer que estas medidas são urgentes para proteger a segurança da aeronave, das pessoas ou dos bens a bordo.

3. No caso de se encontrar um agente de segurança a bordo numa aeronave, ao abrigo de um acordo bilateral ou multilateral entre os Estados Contratantes, este agente pode tomar todas as medidas preventivas razoáveis sem a autorização prevista no número anterior, quando tiver razões fundadas para crer que essas medidas são urgentes para proteger a segurança da aeronave, das pessoas ou dos bens a bordo, de um ato de interferência ilícita e, caso o acordo o permita, da prática de infrações graves.

4. Nenhuma das disposições da presente Convenção se deve interpretar no sentido de obrigar um Estado Contratante a estabelecer um programa de agentes de segurança a bordo ou a concluir um

acordo ou bilateral ou multilateral que autorize que agentes de segurança a bordo estrangeiros atuem no seu território.»

### **Artigo VIII**

O artigo 9.º da Convenção passa a ter a seguinte redação:

#### **«Artigo 9.º**

1. Quando o comandante da aeronave tiver fundadas razões para crer que uma pessoa praticou a bordo um ato que, em seu entender, constitui uma infração grave, pode entregar essa pessoa às autoridades competentes de qualquer Estado Contratante em cujo território aterre a aeronave.
2. O comandante da aeronave deve o mais rapidamente e, se possível, antes de aterrar no território de um Estado Contratante, com uma pessoa a bordo que tencione entregar, nos termos do número anterior, comunicar às autoridades desse Estado a sua intenção de entregar a referida pessoa e as razões que o determinaram.
3. O comandante da aeronave deve fornecer às autoridades a quem, de harmonia com o disposto neste artigo, entregue o presumível autor da infração, os elementos de prova e de informação que se encontrem legitimamente em seu poder.»

### **Artigo IX**

O artigo 10.º da Convenção passa a ter a seguinte redação:

#### **«Artigo 10.º**

Sempre que a aplicação das medidas previstas na presente Convenção esteja em conformidade com esta, o comandante da aeronave, qualquer membro da tripulação, qualquer passageiro, o agente de segurança a bordo, o proprietário ou o operador da aeronave, ou a pessoa por conta de quem o voo se realize, não podem ser responsabilizados em qualquer processo pelos prejuízos sofridos pela pessoa objeto dessas medidas.»

### **Artigo X**

É aditado à presente Convenção o artigo 15.º *bis*, com a seguinte redação:

#### **«Artigo 15.º *bis***

1. Os Estado Contratantes são encorajados a tomar as medidas necessárias para serem despoletados os processos penais, administrativos ou qualquer outro tipo de processo judicial contra toda a pessoa que, a bordo de uma aeronave cometa uma infração ou um ato previstos no n.º 1 do artigo 1.º, em especial:

a) Ofensa à integridade física ou ameaça de cometer tal ofensa contra um membro da tripulação; ou

b) Recusa em obedecer a instruções legítimas dadas pelo comandante da aeronave, ou em seu nome, com a finalidade de garantir a segurança da aeronave, das pessoas ou dos bens a bordo da mesma

2. Nenhuma das disposições da presente Convenção deve afetar o direito de cada Estado Contratante de introduzir ou de manter na sua legislação nacional medidas apropriadas para punir atos de interferência ilícita cometidos a bordo.»

#### **Artigo XI**

O n.º 1 do artigo 16.º da Convenção passa a ter a seguinte redação:

#### **«Artigo 16.º**

1. As infrações praticadas a bordo de aeronaves são consideradas, para fins de extradição entre os Estados Contratantes, como tendo sido praticadas tanto no lugar em que ocorreram, como no território dos Estados Contratantes, os quais devem estabelecer a sua competência de acordo com o disposto nos n.ºs 2 e 2 *bis* do artigo 3.º.»

#### **Artigo XII**

O artigo 17.º da Convenção passa a ter a seguinte redação:

#### **«Artigo 17.º**

1. Ao tomarem quaisquer medidas para investigação ou detenção, ou ao exercerem de qualquer outro modo a sua competência em matéria de infrações praticadas a bordo de uma aeronave, os Estados Contratantes devem ter na devida conta a segurança e os demais interesses da navegação aérea, evitando retardar desnecessariamente a aeronave, os passageiros, a tripulação ou a carga.



2. A atuação de cada Estado Contratante, em cumprimento das suas obrigações ou no exercício de um poder discricionário, previstos na presente Convenção, deve conformar-se com as obrigações e com as responsabilidades dos Estados no Direito Internacional. A este respeito, cada Estado Contratante deve tomar em consideração os princípios do processo devido e do tratamento equitativo.»

### **Artigo XIII**

É aditado à presente Convenção o artigo 18.º *bis*, com a seguinte redação:

#### **«Artigo 18.º *bis***

Nenhuma das disposições da presente Convenção deve obstar ao exercício do direito de reclamar junto da pessoa que tenha sido entregue ou desembarcada, conforme o previsto nos artigos 8.º ou 9.º, respetivamente, uma indemnização pelos danos sofridos, como resultado de tal desembarque ou entrega, de acordo com a legislação nacional.»

### **Artigo XIV**

O texto da Convenção nas línguas árabe, chinesa e russa, em anexo ao presente Protocolo, devem constituir, juntamente com o texto da Convenção nas línguas espanhola, francesa e inglesa, textos autênticos nas seis línguas em causa.

### **Artigo XV**

Entre os Estados Contratantes do presente Protocolo, a Convenção e o Protocolo devem ler-se e interpretar-se em conjunto, como um instrumento único e devem designar-se por Convenção de Tóquio, modificada pelo Protocolo de Montreal de 2014.

### **Artigo XVI**

O presente Protocolo é aberto, em 4 de abril de 2014, em Montreal, à assinatura pelos Estados que tenham participado na Conferência Internacional de Direito Aéreo que teve lugar em Montreal, de 26 de março a 4 de abril de 2014. Após 4 de abril de 2014, o presente Protocolo fica aberto para a

assinatura por todos os Estados na Sede da Organização da Aviação Civil Internacional, em Montreal, até à sua entrada em vigor, nos termos do disposto no artigo XVIII.

### **Artigo XVII**

1. O presente Protocolo está sujeito a ratificação, a aceitação ou a aprovação dos Estados Signatários. Os instrumentos de ratificação, de aceitação ou de aprovação devem ser depositados perante o Secretário-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional, que é pelo presente Protocolo designado como Depositário.
2. Qualquer Estado que não ratifique, aceite ou aprove o presente Protocolo, de acordo com o disposto no número anterior, pode aderir ao mesmo a qualquer momento. O instrumento de adesão deve ser depositado junto do Depositário.
3. A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão ao presente Protocolo por um Estado que não seja um Estado Contratante da Convenção deve produzir o efeito de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão à Convenção de Tóquio, modificada pelo Protocolo de Montreal de 2014.

### **Artigo XVIII**

1. O presente Protocolo entra em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data do depósito do vigésimo segundo instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, junto do Depositário.
2. Para cada um dos Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem ou adiram ao presente Protocolo após o depósito do vigésimo segundo instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, o Protocolo entra em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data em que o referido Estado tenha depositado o seu instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, junto do depositário.
3. Logo após a entrada em vigor do presente Protocolo, o Depositário deve registá-lo junto das Nações Unidas.

### **Artigo XIX**

1. Os Estados Contratantes podem denunciar o presente Protocolo mediante notificação escrita ao Depositário.





2. A denúncia produz efeitos um ano após a data da receção da referida notificação pelo Depositário.

### Artigo XX

O Depositário deve notificar imediatamente todos os Estados Contratantes e Signatários do presente Protocolo sobre a data de cada assinatura, a data do depósito de cada instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, a data de entrada em vigor do presente Protocolo e outras informações pertinentes.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinaram o presente Protocolo.

FEITO em Montreal, em 4 de abril de 2014, nas línguas árabe, chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa, fazendo fé qualquer dos textos, sendo que a sua autenticidade produz efeitos com a verificação realizada pela Secretaria da Conferência Internacional de Direito Aéreo, sob a autoridade da Presidência da Conferência, dentro de 90 dias a partir da data de assinatura, relativamente à conformidade dos textos entre si. O presente Protocolo fica depositado na Organização da Aviação Civil Internacional, devendo o Depositário enviar cópias autenticadas do mesmo a todos os seus Estados Contratantes.

Eu, Luís Miguel Silva Ribeiro, Presidente do Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), certifico que esta tradução, num total de 9 (nove) páginas, por mim rubricadas e seladas, está conforme o texto original na sua versão em língua inglesa.

O Presidente do Conselho de Administração da ANAC



Luís Miguel Silva Ribeiro