

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 devem tomar as medidas que sejam 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 recepção 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 TESTEMUNO DO QUE, os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, firmaram 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.