

2023. évi ... törvény

a légitársaságok fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Egyezményt módosító Jegyzőkönyv kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a légitársaságok fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Egyezményt (a továbbiakban: Egyezmény) módosító Jegyzőkönyv (a továbbiakban: Jegyzőkönyv) kötelező hatályának elismerésére.

2. §

Az Országgyűlés a Jegyzőkönyvet e törvénnyel kihirdeti.

3. §

(1) A Jegyzőkönyv szövegének hivatalos magyar nyelvű fordítását az 1. melléklet tartalmazza.

(2) A Jegyzőkönyv hiteles angol nyelvű szövegét a 2. melléklet tartalmazza.

4. §

(1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 2. §, a 3. §, az 1. melléklet és a 2. melléklet a Jegyzőkönyv XVIII. cikk 2. bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Jegyzőkönyv, a 2. §, a 3. §, az 1. melléklet és a 2. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

5. §

(1) Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter) gondoskodik.

(2) Az Egyezmény Jegyzőkönyvben foglalt módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt hiteles angol nyelvű szövegének és annak hivatalos magyar nyelvű fordításának közzétételéről a miniszter gondoskodik.

**„A LÉGIJÁRMŰVEK FEDÉLZETÉN ELKÖVETETT BŰNCSELEKMÉNYEKRŐL
ÉS EGYÉB CSELEKMÉNYEKRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYT MÓDOSÍTÓ
JEGYZŐKÖNYV**

E JEGYZŐKÖNYV SZERZŐDŐ ÁLLAMAI,

MEGÁLLAPÍTVA, hogy az Államok kifejezték aggályukat a légi járművek fedélzetén előforduló erőszakos viselkedés súlyosságának és gyakoriságának fokozódásával kapcsolatban, amely veszélyeztetheti a légi jármű, az azon levő személyek vagy vagyontárgyak biztonságát, illetve veszélyezteti a fedélzeti rendet és fegyelmet;

FELISMERVE számos Állam arra irányuló kívánságát, hogy az erőszakos viselkedés megfékezésében és a légi járművek fedélzetén uralkodó rend és fegyelem visszaállításában segítséget nyújtsanak egymásnak;

AZZAL A MEGGYŐZŐDÉSSEL, hogy ezen aggodalmak orvoslása érdekében *a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről* szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt *Egyezményt* módosító rendelkezések elfogadására van szükség;

AZ ALÁBBIKBAN ÁLLAPODTAK MEG:

I. cikk

E Jegyzőkönyv *a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről* szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt *Egyezményt* (a továbbiakban: „az Egyezmény”) módosítja.

II. cikk

Az Egyezmény 1. cikkének 3. bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

“1. cikk

3. Az Egyezmény alkalmazása szempontjából:

a) a légi járművet repülésben levőnek kell tekinteni attól kezdve, amikor a beszállást követően mindegyik külső ajtaját becsukták, mindaddig, amíg a kiszállás céljából ezek valamelyikét ki nem nyitják; kényszerleszállás esetében úgy kell tekinteni, hogy a repülés addig folytatódik, ameddig az illetékes hatóságok a légi járműért, valamint a fedélzetén levő személyekért és vagyontárgyakért a felelősséget át nem veszik; továbbá

b) abban az esetben, ha az üzemeltető Állama nem azonos a lajstromozó Állammal, az Egyezmény 4., 5., és 13. cikkében alkalmazott „lajstromozó Állam” kifejezés alatt az üzemeltető Államát kell érteni.”

III. cikk

Az Egyezmény 2. cikkének helyébe a következő szöveg lép:

“2. cikk

A 4. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül és azt az esetet kivéve, ha a légi jármű vagy a fedélzetén levő személyek, vagy vagyontárgyak biztonsága megköveteli, az Egyezmény egyik rendelkezése sem értelmezhető úgy, hogy az büntető törvénybe ütköző politikai jellegű cselekmény; vagy faj, vallás, állampolgárság, etnikai származás, politikai vélemény vagy nem alapján történő, hátrányos megkülönböztetésen alapuló bűncselekmény tekintetében eljárásra adna lehetőséget vagy azt szükségessé tenné.”

IV. cikk

Az Egyezmény 3. cikkének helyébe a következő szöveg lép:

“3. cikk

1. A légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekmény és egyéb cselekmény tekintetében a lajstromozó Állam rendelkezik joghatósággal.

1bis. A légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekmény és egyéb cselekmény tekintetében az az Állam is rendelkezik joghatósággal, amely:

a) a leszállás helye szerinti Állam, ha a légi jármű, amelynek a fedélzetén a bűncselekményt vagy egyéb cselekményt elkövették, a területén száll le, és a feltételezett elkövető még a fedélzetén tartózkodik; továbbá

b) az üzemeltető Állama, ha a bűncselekmény vagy egyéb cselekmény egy személyzet nélkül bérelt légi jármű fedélzetén történt, és a bérlő központi ügyvezetésének helye, illetve ha ilyen központi ügyvezetési hellyel nem rendelkezik, akkor állandó tartózkodási helye az adott Államban van.

2. Mindegyik Szerződő Állam megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a nála lajstromozott légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekre mint lajstromozó Állam joghatósággal rendelkezzen.

2bis. Mindegyik Szerződő Állam megteszi továbbá az ahhoz szükséges intézkedéseket is, hogy a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekre joghatósággal rendelkezzen az alábbi esetekben:

a) a leszállás helye szerinti Államként, ha:

i) annak a légi járműnek, amelynek a fedélzetén a bűncselekményt elkövették, az utolsó felszállási vagy a tervezett legközelebbi leszállási helye a területén belül van, majd a légi jármű a területén száll le, és a feltételezett elkövető még a fedélzetén tartózkodik; és

ii) a légi jármű, az azon levő személyek vagy vagyontárgyak biztonsága, illetve a fedélzeti rend és fegyelem veszélyben van;

b) üzemeltető Államként, ha a bűncselekmény egy személyzet nélkül bérelt légi jármű fedélzetén történt, és a bérlő központi ügyvezetésének helye, illetve ha a bérlő ilyen központi ügyvezetési hellyel nem rendelkezik, állandó tartózkodási helye az adott Államban van.

2ter. A leszállás helye szerinti Államként, joghatóságának gyakorlása során az Államnak figyelembe kell vennie, hogy a szóban forgó bűncselekmény az üzemeltető Államában bűncselekmény-e.

3. Az Egyezmény nem zárja ki a büntető joghatóságnak a nemzeti jogszabályokkal összhangban történő gyakorlását.”

V. cikk

Az Egyezmény a következő *3bis.* cikkel egészül ki:

„3bis. cikk

Ha egy, a joghatóságát a 3. cikk szerint gyakorló Szerződő Államot értesítettek, vagy másként tudomást szerzett arról, hogy egy vagy több más Szerződő Állam nyomozást, büntetőeljárást vagy bírósági eljárást folytat ugyanazon bűncselekmények vagy egyéb cselekmények tekintetében, úgy a Szerződő Állam szükség esetén egyeztet a többi említett Szerződő Állammal annak érdekében, hogy intézkedéseiket összehangolják. Az e cikkben foglalt kötelezettségek nem érintik a Szerződő Államok 13. cikk szerinti kötelezettségeit.”

VI. cikk

Az Egyezmény 5. cikkének 2. bekezdése törlésre kerül.

VII. cikk

Az Egyezmény 6. cikkének helyébe a következő szöveg lép:

“6. cikk

1. Ha a légijármű parancsnoka alapos okkal feltételezheti, hogy a légijármű fedélzetén valaki az 1. cikk 1. bekezdésében meghatározott bűncselekményt vagy egyéb cselekményt követett el vagy készül elkövetni, e személlyel szemben megteheti azokat a megfelelő intézkedéseket – ideértve a személyes szabadságot korlátozó intézkedéseket is –, amelyek szükségesek:

a) a légijármű vagy az azon levő személyek és vagyontárgyak biztonságának a megóvásához; vagy

b) a fedélzeti rend és fegyelem fenntartásához; vagy

c) annak lehetővé tételéhez, hogy – e fejezet rendelkezéseivel összhangban – e személyt az illetékes hatóságnak átadják vagy a légijárműről leszállítsák.

2. A légijármű parancsnoka a légijármű személyzetének tagjait utasíthatja vagy feljogosíthatja, a járaton alkalmazott fedélzeti biztonsági tiszteket vagy az utasokat pedig felkérheti vagy feljogosíthatja – de nem utasíthatja –, hogy segítséget nyújtsanak olyan személlyel szemben a személyes szabadságot korlátozó intézkedések megtételéhez, akivel szemben a parancsnok ilyen intézkedés tételére jogosult. A légijármű személyzetének tagjai vagy az utasok ilyen feljogosítás nélkül is megfelelő megelőző intézkedéseket tehetnek, ha alapos okkal feltételezhetik, hogy az intézkedés azonnali megtétele szükséges a légijármű vagy az azon levő személyek, illetőleg vagyontárgyak biztonságának a megóvásához.

3. Az adott Szerződő Államok közötti kétoldalú vagy többoldalú megállapodás vagy egyezmény alapján a fedélzeti biztonsági tiszt ilyen feljogosítás nélkül is jogosult megtenni az észszerű megelőző intézkedéseket, ha alapos okkal feltételezi, hogy az intézkedés azonnali megtétele szükséges a légijármű vagy az azon lévő személyek biztonságának a megóvásához

jogellenes beavatkozástól és – amennyiben a megállapodás vagy az egyezmény erre lehetőséget ad – súlyos bűncselekmények elkövetésétől.

4. Az Egyezmény egyik rendelkezését sem lehet úgy tekinteni, hogy az kötelezettséget keletkeztet bármelyik Szerződő Állam számára járatokon alkalmazott fedélzeti biztonsági tiszt program bevezetésére vagy olyan kétoldalú vagy többoldalú megállapodás vagy egyezmény megkötésére, amely engedélyezi, hogy külföldi fedélzeti biztonsági tisztek tevékenykedjenek a területén.”

VIII. cikk

Az Egyezmény 9. cikkének helyébe a következő szöveg lép:

“9. cikk

1. A légijármű parancsnoka azt a személyt, akiről alapos okkal feltételezheti, hogy a légijármű fedélzetén olyan cselekményt követett el, amely véleménye szerint súlyos bűncselekmény, átadhatja bármelyik Szerződő Állam illetékes hatóságának, amely területén a légijármű leszállt.

2. A légijármű parancsnoka mielőbb – lehetőleg még az előtt, hogy azzal a személlyel a légijármű fedélzetén, akit az előző bekezdésben foglaltaknak megfelelően át szándékozik adni, a Szerződő Államok valamelyikének a területén leszállna – értesíti ennek az Államnak a hatóságát arról, hogy e személyt át kívánja adni, és hogy ennek mi az oka.

3. A légijármű parancsnoka a jogszerűen birtokában levő bizonyítékokat és egyéb adatokat rendelkezésre bocsátja annak a hatóságnak, amelynek a gyanúsítottat e cikk rendelkezésének megfelelően átadja.”

IX. cikk

Az Egyezmény 10. cikkének helyébe a következő szöveg lép:

“10. cikk

Az Egyezményben foglaltaknak megfelelően megtett intézkedésekért a légijárműnek sem a parancsnokát, sem a személyzetének más tagját, sem bármelyik utasát, sem a fedélzeti biztonsági tisztet, sem a légijármű tulajdonosát vagy üzemben tartóját, sem azt a személyt, akinek megbízásából a repülést végezték, semmilyen eljárásban nem lehet felelőssé tenni azért a bánásmódért, amelyben az a személy részesült, akivel szemben az intézkedéseket tették.”

X. cikk

Az Egyezmény a következő 15bis. cikkel egészül ki:

„15bis. cikk

1. Mindegyik Szerződő Államnak lehetőség szerint meg kell tennie az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy megfelelő büntetőjogi, közigazgatási vagy egyéb jogi eljárások induljanak bármely olyan személlyel szemben, aki egy légijármű fedélzetén az 1. cikk 1. bekezdésében említett bűncselekményt vagy egyéb cselekményt követ el, különösen:

a) fizikai bántalmazás vagy bántalmazással való fenyegetés a személyzet egy tagja ellen; vagy

b) a légi jármű parancsnoka által vagy megbízásából a légi jármű vagy az azon levő személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvása érdekében adott jogszerű utasítás megtagadása.

2. Az Egyezmény egyik rendelkezése sem érinti az egyes Szerződő Államok azon jogát, hogy nemzeti jogszabályaikban megfelelő intézkedéseket vezessenek be vagy tartsanak fenn a fedélzeten elkövetett erőszakos és zavaró cselekmények megbüntetésére céljából.”

XI. cikk

Az Egyezmény 16. cikkének 1. bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

“16. cikk

1. A légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekményeket a Szerződő Államok közötti kiadatás céljából úgy kell kezelni, mintha nemcsak az elkövetés helyén követték volna el, hanem azoknak a Szerződő Államoknak a területén is, akiknek a 3. cikk 2. és *2bis.* bekezdésének értelmében joghatósággal kell rendelkezniük.”

XII. cikk

Az Egyezmény 17. cikkének helyébe a következő szöveg lép:

“17. cikk

1. A légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekménnyel kapcsolatban a nyomozás, az őrizetbe vétel vagy a joghatóság egyéb módon való gyakorlása érdekében tett intézkedéseik során a Szerződő Államoknak figyelembe kell venniük a repülés biztonságát és egyéb érdekeit, és úgy kell eljárniuk, hogy elkerüljék a légi jármű, az utasok, a légi jármű személyzete vagy rakománya indokolatlan késését.

2. Az Egyezmény szerinti kötelezettségei teljesítése, illetve a számára engedélyezett mérlegelési jog gyakorlása során mindegyik Szerződő Állam az Államok nemzetközi jog szerinti kötelezettségeinek és felelősségeinek megfelelően köteles eljárni. Ebben a tekintetben mindegyik Szerződő Állam köteles figyelembe venni a jogszerű eljárás és a tisztességes bánásmód elveit.”

XIII. cikk

Az Egyezmény a következő *18bis.* cikkel egészül ki:

„18bis. cikk

Az Egyezmény egyik rendelkezése sem zárja ki a jogot, hogy a 8. vagy a 9. cikk szerint leszállított vagy átadott személytől a felmerült károk megtérítését követeljék a nemzeti jogszabályok szerint.”

XIV. cikk

Az Egyezmény szövegének e Jegyzőkönyvhöz csatolt arab, kínai és orosz nyelvű változatai az Egyezmény angol, francia és spanyol nyelvű változataival egyformán hiteles szövegeknek minősülnek mind a hat nyelven.

XV. cikk

Az e Jegyzőkönyv Szerződő Államai között az Egyezményt és e Jegyzőkönyvet együttesen, egyetlen okiratként kell olvasni és értelmezni, amely okirat a 2014. évi Montreali Jegyzőkönyvvel módosított Tokiói Egyezmény nevet kapja.

XVI. cikk

E Jegyzőkönyv aláírására a 2014. március 26. és április 4. között Montrealban tartott légi közlekedési jogról szóló nemzetközi konferencián részt vevő Államoknak 2014. április 4-én Montrealban nyílik lehetőségük. 2014. április 4-e után e Jegyzőkönyv aláírására valamennyi Állam számára lehetőség van a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Montrealban található székhelyén a XVIII. Cikk szerinti hatálybalépés napjáig.

XVII. cikk

1. E Jegyzőkönyvet az aláíró Államoknak meg kell erősíteniük, el kell fogadniuk vagy ratifikálniuk kell. A megerősítő, elfogadó vagy ratifikációs okiratot a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Főtitkáránál kell letétbe helyezni, akit a Jegyzőkönyv ezennel Letéteményesként jelöl ki.

2. Azok az Államok, amelyek e Jegyzőkönyvet nem erősítik meg, fogadják el vagy ratifikálják a jelen cikk 1. bekezdésének megfelelően, a Jegyzőkönyvhöz bármikor csatlakozhatnak. A csatlakozási okiratokat a Letéteményesnél kell letétbe helyezni.

3. Ha e Jegyzőkönyvet olyan Állam erősíti meg, fogadja el, ratifikálja vagy e Jegyzőkönyvhöz olyan Állam csatlakozik, amely az Egyezménynek nem Szerződő Fele, az azt a hatást váltja ki, hogy az adott Állam a 2014. évi Montreali Jegyzőkönyvvel módosított Tokiói Egyezményt is megerősíti, elfogadja, ratifikálja és ahhoz is csatlakozik.

XVIII. cikk

1. E Jegyzőkönyv a huszonkettedik megerősítő, elfogadó, jóváhagyó vagy ratifikációs okirat Letéteményesnél való letétbe helyezését követő második hónap első napján lép hatályba.

2. A huszonkettedik megerősítő, elfogadó, jóváhagyó és ratifikációs okirat letétbe helyezését követően a Jegyzőkönyvet megerősítő, elfogadó, ratifikáló egyes Államok vagy a Jegyzőkönyvhöz csatlakozó egyes Államok számára e Jegyzőkönyv az azt a napot követő második hónap első napján lép hatályba, amelyen az adott Állam a megerősítő, elfogadó, jóváhagyó vagy ratifikációs okiratát letétbe helyezte.

3. Amint ez a Jegyzőkönyv hatályba lép, a Letéteményes nyilvántartásba veteti az Egyesült Nemzetek Szervezeténél.

XIX. cikk

1. A Letéteményesnek küldött írásbeli értesítés útján bármelyik Szerződő Állam felmondhatja e Jegyzőkönyvet.

2. A felmondás egy évvel azt a dátumot követően lép hatályba, amely napon a Letéteményes a felmondásról szóló értesítést átvette.

XX. cikk

Az egyes aláírások dátumáról, az egyes megerősítő, elfogadó, ratifikációs vagy csatlakozó okiratok letétbe helyezésének dátumáról, az e Jegyzőkönyv hatálybalépésének dátumáról és más releváns információkról a Letéteményes azonnal értesíti e Jegyzőkönyv valamennyi aláíró és Szerződő Államát.

A FENTIEK HITELEÜL, az alulírott, szabályosan feljogosított Meghatalmazottak aláírták e Jegyzőkönyvet.

KÉSZÜLT Montrealban kettőezer-tizennégy április negyedikén, angol, arab, kínai, francia, orosz és spanyol nyelven, amely szövegek mindegyike egyaránt hiteles; a hitelesség a szövegek egymásnak való megegyezésével kapcsolatos ellenőrzéssel hatályosul, amely ellenőrzést a konferencia titkársága a konferencia elnökének felügyelete alatt végzi el a Jegyzőkönyv keltétől számított kilencven napon belül. A Jegyzőkönyvet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél kell letétbe helyezni, és annak egy-egy hiteles másolatát a Letéteményes e Jegyzőkönyv valamennyi Szerződő Államának eljuttatja.”

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

THE CONTRACTING STATES TO THIS PROTOCOL,

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

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

Article II

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

“Article 1

3. For the purposes of this Convention:

a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board; and

b) when the State of the operator is not the same as the State of registration, the term “the State of registration”, as used in Articles 4, 5 and 13 of the Convention shall be deemed to be the State of the operator.”

Article III

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

“Article 2

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

Article IV

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

“Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.

1 *bis*. A State is also competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board:

a) as the State of landing, when the aircraft on board which the offence or act is committed lands in its territory with the alleged offender still on board; and

b) as the State of the operator, when the offence or act is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.

2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.

2 *bis*. Each Contracting State shall also take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over offences committed on board aircraft in the following cases:

a) as the State of landing, when:

i) the aircraft on board which the offence is committed has its last point of take-off or next point of intended landing within its territory, and the aircraft subsequently lands in its territory with the alleged offender still on board; and

ii) the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board, is jeopardized;

b) as the State of the operator, when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.

2 *ter*. In exercising its jurisdiction as the State of landing, a State shall consider whether the offence in question is an offence in the State of the operator.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.”

Article V

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

“Article 3 *bis*

If a Contracting State, exercising its jurisdiction under Article 3, has been notified or has otherwise learned that one or more other Contracting States are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same offences or acts, that Contracting State

shall, as appropriate, consult those other Contracting States with a view to coordinating their actions. The obligations in this Article are without prejudice to the obligations of a Contracting State under Article 13.”

Article VI

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

Article VII

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

“Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:

- a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or
- b) to maintain good order and discipline on board; or
- c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.

2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of in-flight security officers or passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

3. An in-flight security officer deployed pursuant to a bilateral or multilateral agreement or arrangement between the relevant Contracting States may take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft or persons therein from an act of unlawful interference, and, if the agreement or arrangement so allows, from the commission of serious offences.

4. Nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation for a Contracting State to establish an in-flight security officer programme or to agree to a bilateral or multilateral agreement or arrangement authorizing foreign in-flight security officers to operate in its territory.”

Article VIII

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

“Article 9

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

Article IX

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

“Article 10

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

Article X

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

“Article 15 *bis*

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

Article XI

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

“Article 16

1. Offences committed on board aircraft shall be treated, for the purpose of extradition between the Contracting States, as if they had been committed not only in the place in which they

occurred but also in the territories of the Contracting States required to establish their jurisdiction in accordance with paragraphs 2 and 2 *bis* of Article 3.”

Article XII

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

“Article 17

1. In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.

2. Each Contracting State, when fulfilling its obligations, or exercising a permitted discretion under this Convention, shall act in accordance with the obligations and responsibilities of States under international law. In this respect, each Contracting State shall have regard for the principles of due process and fair treatment.”

Article XIII

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

“Article 18 *bis*

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

Article XIV

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

Article XV

As between the Contracting States to this Protocol, the Convention and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the Tokyo Convention as amended by the Montreal 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 State 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 in the fourth day of April on the year Two Thousand and Fourteen in the English, Arabic, Chinese, French, Russian, and Spanish language, 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.”