

PROTOCOL

Anexă la DM 4-740 din 11.08.2021

pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor

Statele Contractante la prezentul Protocol,

Considerând că Statele și-au exprimat preocuparea în ceea ce privește creșterea gravității și frecvenței comportamentelor indisciplinate la bordul aeronavelor, care poate compromite siguranța aeronavelor sau a persoanelor sau a bunurilor transportate, sau compromite ordinea și disciplina din aeronavă.

Recunoscând dorința mai multor State de a se ajuta reciproc în limitarea comportamentelor indisciplinate și restabilirea ordinii și disciplinei la bord.

Având în vedere că, pentru a putea răspunde acestor preocupări, este necesară adoptarea unor dispoziții pentru amendarea *Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte activități săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963*,

Au convenit asupra dispozițiilor care urmează:



Articolul I

Acest Protocol amendează *Convenția referitoare la infracțiuni și la anumite alte activități săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963* (denumită în continuare „Convenția”).

Articolul II

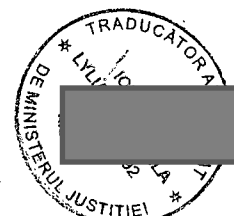
Articolul 1, paragraful 3, al Convenției este înlocuit după cum urmează:

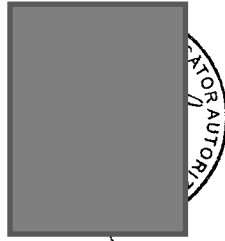
„Articolul 1

3. În înțelesul prezentei Convenții:

a) o aeronavă este considerată în zbor din momentul în care ușile exterioare sunt închise ca urmare a îmbarcării până în momentul când una din aceste uși este deschisă pentru debarcare; în cazul unei aterizări forțate, se consideră că zborul continuă până când autoritățile competente preiau responsabilitatea asupra aeronavei, persoanelor și bunurilor de la bord; și

b) când statul operatorului nu este același cu statul de înmatriculare, se consideră că termenul „statul de înmatriculare”, așa cum este utilizat în Articolele 4, 5 și 13 ale Convenției, desemnează statul operatorului”.





Articolul III

Articolul 2 din Convenție va fi înlocuit după cum urmează:

„Articolul 2

Fără a prejudicia prevederile Articolului 4 și sub rezerva cerințelor siguranței aeronavei și a persoanelor sau bunurilor de la bord, nicio prevedere a prezentei Convenții nu va fi interpretată în sensul autorizării sau impunerii aplicării vreunei măsuri în cazul infracțiunilor care contravin legilor penale cu caracter politic sau bazate pe discriminare rasială, religioasă, națională, etnică, politică sau sex .”

Articolul IV

Articolul 3 din Convenție va fi înlocuit, după cum urmează:

„ Articolul 3

1. Statul de înmatriculare al aeronavei este competent să-si exercite jurisdicția asupra infracțiunilor comise și actelor săvârșite la bordul aeronavei.

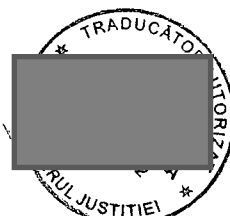
1 bis. Un Stat are, de asemenea, competența să-și exercite jurisdicția asupra infracțiunilor și actelor comise la bordul aeronavei:

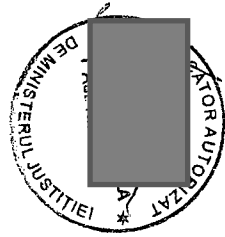
- a) ca stat de aterizare, când aeronava, la al cărei bord a fost comisă o infracțiune sau a fost săvârșit un act, aterizează pe teritoriul său cu pretinsul autor al infracțiunii la bord: și
- b) ca stat al operatorului, când infracțiunea este comisă sau actul este săvârșit la bordul aeronavei închiriate fără echipaj, unei persoane al cărui principal loc de activitate sau, în cazul în care chiriașul nu are un astfel de loc de activitate, are rezidență permanentă în acel Stat.

2. Fiecare Stat Contractant ia acele măsuri care pot fi necesare pentru a-și stabili jurisdicția în calitatea sa de Stat de înmatriculare, în cazul infracțiunilor comise la bordul aeronavelor înregistrate într-un astfel de stat.

2 bis Fiecare Stat Contractant va lua, de asemenea, acele măsuri pe care le consideră a fi necesare pentru a-și stabili jurisdicția, în cazul infracțiunilor comise la bordul aeronavelor în următoarele situații:

- a) ca Stat de aterizare, atunci când:
 - i) aeronava la bordul căreia infracțiunea este comisă are ultimul punct de decolare, sau următorul punct de aterizare preconizat pe teritoriul său, iar aeronava aterizează, ulterior, pe teritoriul său, cu pretinsul infractor încă la bord; și





ii) siguranța aeronavei sau a persoanelor, sau a bunurilor de la bord, ordinea și disciplina la bord, sunt puse în pericol;

b) ca Stat al operatorului, când infracțiunea este comisă la bordul aeronavei închiriate fără echipaj unei persoane al cărui principal loc de activitate este pe acea aeronavă, sau dacă acel chiriaș nu are un astfel de loc de activitate, a cărei rezidență permanentă este în acel Stat.

2 *ter*. În exercitarea jurisdicției sale, ca Stat de aterizare, un Stat va trebui să țină cont dacă infracțiunea respectivă reprezintă o infracțiune în Statul operatorului.

3. Prezenta Convenție nu exclude nicio jurisdicție penală exercitată conform legilor naționale.

Articol V

Următorul paragraf trebuie adăugat drept Articolul 3 *bis* al acestei Convenții::

„ Articol 3 *bis*

Dacă un Stat Contractant, în timpul exercitării jurisdicției sale în conformitate cu prevederile Articolului 3, a fost notificat sau a luat la cunoștință în alt mod că unul sau mai multe State contractante efectuează o investigație, o urmărire sau o procedură judiciară în legătură cu aceleași infracțiuni sau acte, acel Stat Contractant trebuie să consulte, după caz, acele alte State Contractante în vederea coordonării acțiunilor lor. Obligațiile din acest Articol nu aduc atingere obligațiilor unui Stat Contractant conform Articolului 13”.

Articol VI

Articolul 5, paragraful 2, al Convenției va fi eliminat.

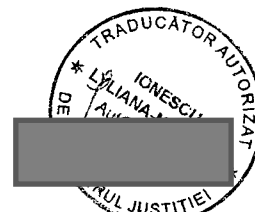
Articolul VII

Articolul 6 al Convenției va fi înlocuit după cum urmează::

„ Articolul 6

1. Comandantul aeronavei poate, atunci când are motive justificate, să considere că o persoană a săvârșit sau este pe cale de a săvârși, la bordul aeronavei, o infracțiune sau un act conform celor prevăzute la Articolul 1, alineatul 1, poate să adopte, în legătură cu această persoană, măsurile rezonabile, inclusiv măsurile de constrângere care sunt necesare:

a) pentru a proteja siguranța aeronavei, sau a persoanelor, ori a bunurilor de la bord; sau



RADUCATOR AUTORIZAT
IONESCU



MINISTERUL TRANSPORTURILOR
SECRETAR GENERAL
ROMANIA

b) pentru a menține ordinea și disciplina la bord; sau

c) pentru a-i permite predarea acelei persoane către autoritățile competente sau debarcarea acesteia conform prevederilor din acest capitol.

2. Comandantul aeronavei poate pretinde sau autoriza ajutorul celorlalți membri ai echipajului și, fără dreptul de a-l impune, poate solicita sau autoriza concursul ofițerilor de securitate de la bord sau al pasagerilor, în vederea aplicării măsurilor de constrângere a oricărei persoane asupra căreia este îndreptățit să impună măsurile de restricție. Oricare membru din echipaj sau oricare pasager poate, de asemenea, fără o astfel de autorizare, să ia măsuri preventive justificate, dacă are motiv să considere că o acțiune în acest sens este imediat necesară pentru a apăra siguranța aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor de la bord.

3. Un ofițer de securitate la bord, angajat pe baza unui acord sau aranjament bilateral sau multilateral între Statele Contractante în cauză poate, fără o astfel de autorizare, să ia măsuri preventive justificate, dacă are motiv să considere că o acțiune în acest sens este imediat necesară pentru a apăra siguranța aeronavei sau a persoanelor din ea împotriva unui act de intervenție ilicită și, dacă acordul sau aranjamentul îi permit, poate lua măsuri pentru a preveni comiterea unor infracțiuni grave.

4. Nicio prevedere din prezenta Convenție nu trebuie să fie considerată a da naștere unei obligații, pentru Statele Contractante, de a implementa un program de securitate cu ofițeri la bord, sau de a accepta un acord sau înțelegere bilaterală sau multilaterală prin care ofițerii străini, de securitate, de la bord, sunt autorizați să opereze pe teritoriul său.

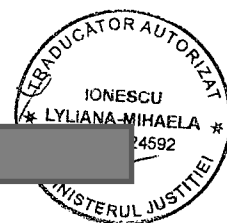
Articolul VIII

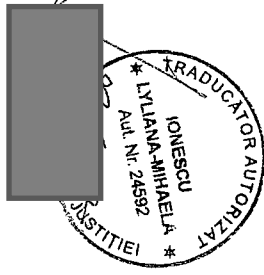
Articolul 9 din Convenție va fi înlocuit după cum urmează:

„Articol 9

1. Atunci când comandantul aeronavei are motive justificate să considere că o persoană a săvârșit la bordul aeronavei un act care, după părerea lui, constituie o infracțiune gravă, el poate preda persoana respectivă către autoritățile competente din oricare stat contractant pe teritoriul căruia aterizează aeronava.

2. Comandantul aeronavei trebuie, în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, înainte de a ateriza pe teritoriul unui Stat Contractant cu o persoană la bord pe care are intenția să o predea în conformitate cu prevederile paragrafului precedent, să aducă la cunoștință autorităților acelui stat intenția sa și motivele care justifică o astfel de predare.





3. Comandantul aeronavei trebuie să comunice autorităților cărora le este predat autorul prezumat al infracțiunii, conform prevederilor prezentului articol, elementele de probă și de informare care sunt în mod legitim în posesia sa.

Articol IX

Articolul 10 din Convenție va fi înlocuit după cum urmează:

„Articol 10

Atunci când măsurile au fost luate în conformitate cu prevederile prezentei Convenții, nici comandantul aeronavei, nici alt membru al echipajului, niciun pasager, niciun ofițer de securitate la bord, nici proprietarul, nici operatorul aeronavei și nicio persoană în numele căreia s-a efectuat zborul, nu pot fi declarați răspunzători în cadrul oricărei proceduri inițiate ca urmare a tratamentului suferit de persoana împotriva căreia au fost luate acele măsuri.

Articolul X

Următorul paragraf va fi adăugat drept Articolul 15 *bis* al Convenției:

„Articol 15 bis

1. Fiecare Stat Contractant este încurajat să ia toate măsurile pe care le consideră necesare pentru a iniția proceduri penale, administrative adecvate, sau să adopte oricare alte proceduri legale împotriva oricărei persoane care comite, la bordul aeronavei, infracțiunile sau actele menționate la Articolul 1, alineatul 1, în special:

a) agresiune fizică sau amenințarea de a comite astfel de agresiuni împotriva unui membru al echipajului; sau

b) refuzul de a urma instrucțiunile legale date de comandantul aeronavei, sau în numele lui în scopul protejării siguranței aeronavei sau a persoanelor sau a bunurilor de la bordul aeronavei;

2. Nicio prevedere din această Convenție nu trebuie să afecteze dreptul fiecărui Stat Contractant de a introduce sau menține, în legislația națională, măsuri adecvate pentru a pedepsi actele de indisciplină sau perturbătoare comise la bord.”

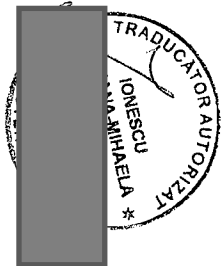
Articolul XI

Articolul 16, paragraful 1, din Convenție va fi înlocuit după cum urmează::

„Articol 16

1. Infracțiunile săvârșite la bordul unei aeronave sunt considerate, în scopul extrădării între Statele Contractante, ca fiind săvârșite atât la locul comiterii lor, cât și pe teritoriul





Statelor Contractante cărora li s-a adresat solicitarea de a-și stabili jurisdicția în conformitate cu alineatele 2 și 2 *bis* ale Articolului 3.

Articolul XII

Articolul 17 din Convenție va fi înlocuit după cum urmează:

„Articolul 17

1. Atunci când iau oricare măsuri de anchetare sau de arestare, sau când își exercită în oricare alt mod jurisdicția în legătură cu o infracțiune săvârșită la bordul unei aeronave, Statele Contractante trebuie să țină seama de siguranță și de celelalte interese ale navigației aeriene și trebuie să acționeze astfel încât să evite întârzierea inutilă a aeronavei, a pasagerilor, a membrilor echipajului sau a mărfurilor.
2. Fiecare Stat Contractant, când își îndeplinește obligațiile sau exercită libertatea de a decide în conformitate cu această Convenție, trebuie să acționeze în concordanță cu obligațiile și responsabilitățile Statelor în conformitate cu dreptul internațional. În acest sens, fiecare Stat Contractant trebuie să aibă în vedere principiile unui proces legal și cel al tratamentului corect.”

Articol XIII

Paragraful de mai jos va fi adăugat drept Articolul 18 din Convenție:

„Articol 18 *bis*

Nicio dispoziție din prezenta Convenție nu împiedică dreptul de a solicita recuperarea în conformitate cu dreptul național, a prejudiciilor suportate, de la o persoană debarcată sau predată în conformitate cu Articolele 8 și respectiv 9.



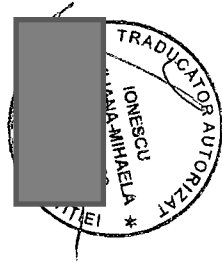
Articolul XIV

Textul Convenției în limbile arabă, chineză și rusă, anexate acestui Protocol, trebuie să constituie, împreună cu celelalte texte ale Convenției în limbile engleză, franceză și spaniolă, un text autentic, în măsura egală, în cele 6 limbi.

Articolul XV

La fel ca și Statele Contractante la acest Protocol, Convenția și acest Protocol vor fi considerate și interpretate împreună, ca un singur instrument și vor fi cunoscute sub denumirea de Convenția de la Tokyo amendată prin Protocolul de la Montreal, 2014.





Articolul XVI

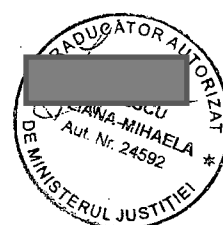
Acest Protocol va fi deschis spre semnare la Montreal, pe 4 aprilie 2014, de către Statele participante la Convenția Internațională a Dreptului Aeronautic care a avut loc la Montreal între 26 martie – 4 aprilie 2014. După 4 aprilie 2014, acest Protocol va fi deschis spre semnare, de către toate Statele, la Sediul Organizației Aviației Civile Internaționale din Montreal până la intrarea sa în vigoare în conformitate cu Articolul XVIII.

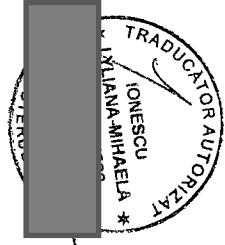
Articolul XVII

1. Acest Protocol este supus ratificării, acceptării sau aprobării de către Statele semnatare. Instrumentele de ratificare, acceptare sau aprobare vor fi depuse la Secretarul General al Organizației Aviației Civile Internaționale, care este, prin aceasta, desemnat aici drept Depozitar.
2. Oricare Stat care nu ratifică, acceptă sau aprobă acest Protocol în conformitate cu alineatul 1 al acestui Articol poate adera la el oricând. Instrumentele de aderare vor fi depozitate la Depozitar.
3. Ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea la acest Protocol de către oricare Stat care nu este un Stat Contractant la Convenție va avea efectul unei ratificări, acceptări, aprobări, sau aderări la Convenția de la Tokyo, așa cum este amendată prin Protocolul de la Montreal, 2014.

Articolul XVIII

1. Acest Protocol va intra în vigoare în prima zi a celei de a doua luni care urmează după data depozitării celui de al douăzeci și doilea instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la Depozitar.
2. Pentru fiecare Stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la acest Protocol după depozitarea celui de al douăzeci și doilea instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, acest Protocol va intra în vigoare în prima zi a celei de a doua luni care urmează după data depozitării de către respectivul Stat al instrumentului de ratificare, acceptare, aprobare și aderare.
3. De îndată ce acest Protocol intră în vigoare, va fi înregistrat la Națiunile Unite de către Depozitar.





Articol XIX

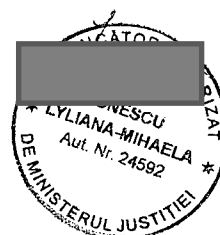
1. Oricare Stat Contractant poate să denunțe acest Protocol printr-o notificare, făcută în scris, și adresată Depozitarului.
2. Denunțarea va produce efecte la 1(un) an de la data la care notificarea este primită de către Depozitar.

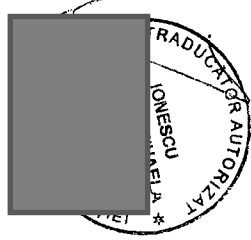
Articolul XX

Depozitarul va notifica, cu promptitudine, toate Statele semnatare și contractante la acest Protocol în legătură cu data fiecărei semnări, cu data depozitării fiecărui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, cu data intrării în vigoare a acestui Protocol, precum și cu referire la alte informații relevante.

Drept pentru care, subsemnații plenipotențari, care au fost legal autorizați, au semnat prezentul Protocol.

Încheiat la Montreal în a patra zi a lunii aprilie a anului două mii paisprezece, în limbile engleză, arabă, chineză, franceză, rusă și spaniolă, toate textele fiind, în măsura egală, autentice, această autenticitate urmând să producă efecte după verificarea conformității textelor între ele, de către Secretariatul Conferinței sub autoritatea Președintelui Conferinței, în termen de nouăzeci de zile de la aceasta. Acest Protocol va fi depozitat la Organizația Aviației Civile Internaționale, iar copiile certificate ale acestuia vor fi transmise, de către Depozitar, către toate Statele Contractante la acest Protocol.

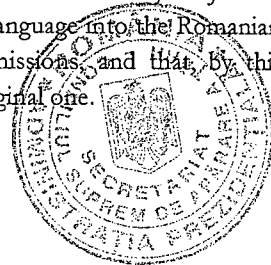
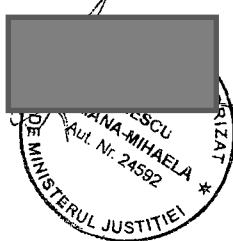




I, the undersigned, Ionescu Lyliana - Mihaela, authorized translator and interpreter for the English language based on the authorization no. 24592 / 19.12.2008, issued by the Romanian Ministry of Justice, certify, by the hereinafter, the accuracy of the translation made from the English language into the Romanian one, that the text has been translated completely and thoroughly, with no omissions, and that, by this translation, the document has maintained the same content and meaning as the original one.

AUTHORIZED TRANSLATOR AND INTERPRETER

(signature and stamp)



PROTOCOL

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

Done at Montréal on 4 April 2014

PROTOCOLE

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

Fait à Montréal le 4 avril 2014

PROTOCOLO

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

Hecho en Montreal el 4 de abril de 2014

ПРОТОКОЛ,

изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов

Совершено в Монреале 4 апреля 2014 года

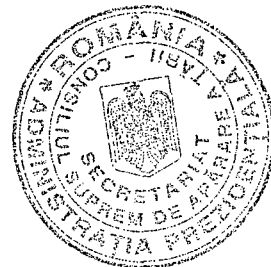
关于修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》的议定书

2014年4月4日订于蒙特利尔

بروتوكول

تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات

حُرر في مونتريال في ٤ أبريل/نيسان ٢٠١٤



MONTREAL
4 APRIL 2014

МОНРЕАЛЬ
4 АПРЕЛЯ 2014 ГОДА

MONTREAL
4 AVRIL 2014

蒙特利尔
2014年4月4日

MONTREAL
4 DE ABRIL DE 2014



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

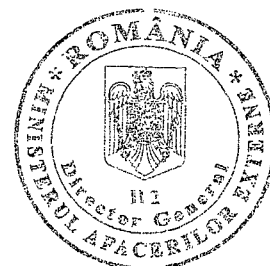
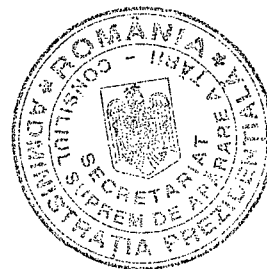
This Protocol amends the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963 (hereinafter referred to as "the Convention").

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

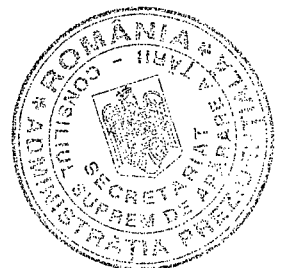
1. Each Contracting State is encouraged to take such measures as may be necessary to initiate appropriate criminal, administrative or any other forms of legal proceedings against any person who commits on board an aircraft an offence or act referred to in Article I, paragraph I, in particular:
 - a) 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 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.



Certified to be a true and complete copy

Copie certifiée conforme

Es copia fiel y auténtica

Копия точная и полная

经认证的真正和完整的副本

صورة معتمدة طبق الأصل



Director, Legal Affairs and External Relations Bureau,
Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures

Director de asuntos jurídicos y relaciones exteriores

Директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям

法律事务和对外关系局局长

مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

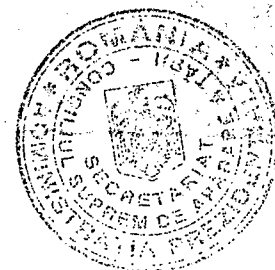
ICAO OACI ИКАО 国际民航组织 الأيكاو

Copie certificată a exemplarului deținut de MAE

Corina Badea, director



Direcția Tratatelor Internaționale
 Ministerul Afacerilor Externe





MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ROMANIA
ADMINISTRAȚIA PREZIDENTIALĂ
SECRETARIATUL CONSILIULUI
SUPREM DE APĂRARE A ȚĂRII

INTRARE / IEȘIRE Nr. 211-845
Ziua 12 Luna 09 Anul 2018

ROMANIA
1918-2018 - SĂRBĂTORIM ÎMPREună

CABINET MINISTRU

Nr. 6854 Data: 20.03.2018

APROB.
KLAUS WERNER IOHANNIS

PREȘEDINȚELE ROMÂNIEI
PREȘEDINȚE AL CONSILIULUI SUPREM DE APĂRARE A ȚĂRII

DE ACORD,
VASILICA - VIORICA DĂNCILĂ

PRIMUL-MINISTRU AL
GUVERNULUI ROMÂNIEI

MEMORANDUM

Avizat:

P. TUDOREL TOADER
Ministrul Justiției

09.03.2018

TEODOR - VIOREL MELEȘCANU
Ministrul afacerilor externe

CARMEN DANIELA DAN
Ministrul afacerilor Interne

EDUARD RAUL HELLVIG
Directorul Serviciului Român de Informații

De la: LUCIAN ȘOVA
Ministrul transporturilor

Tema: Aprobarea semnării de către România a Protocolului încheiat la Montreal, Canada, la 4 aprilie 2014, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963

I. Istoricul negocierilor

Organizația Aviației Civile Internaționale, denumită în continuare OACI, a fost constituită în temeiul Convenției privind aviația civilă internațională, încheiată la Chicago, la 7 decembrie 1944.

OACI stabilește normele internaționale necesare siguranței și securității transporturilor aeriene și coordonează cooperarea internațională în domeniul aviației civile. România a aderat la Convenția de la Chicago în anul 1965, prin Decretul nr. 194/1965. Începând cu anii 1960 au fost încheiate, sub auspiciile OACI, o serie de tratate privind securitatea aviației.

Convenția cu privire la infracțiuni și la anumite alte activități săvârșite la bordul aeronavelor (denumită în continuare "Convenția de la Tokio"), încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963, are drept scop identificarea măsurilor ce pot fi luate și a responsabilităților comandantului aeronavei cu privire la anumite infracțiuni și la alte acte săvârșite la bordul unei aeronave aflată în zbor. Acest act juridic internațional include și categoria pasagerilor indisciplinați (turbulenți) care pot săvârși acte de natură să pună în pericol siguranța aeronavei, ale persoanelor aflate la bordul unei aeronave sau proprietatea.

România a aderat la Convenția de la Tokio prin Decretul nr. 627 din 21 noiembrie 1973.

Statele parte la această Convenție au obligația de a lua „toate măsurile necesare pentru a reda controlul efectiv al aeronavei comandantului său de drept” iar „Statul [parte] în care aterizează aeronava deturnată este obligat să permită pasagerilor și echipajului continuarea călătoriei în cel mai scurt timp posibil (...)”¹.

În ceea ce privește jurisdicția asupra faptelor comise la bordul aeronavei, aceasta revine Statului în care este înmatriculată aeronava, indiferent de locul în care aceasta se află, cu toate că în anumite situații particulare și alte state părți la Convenție pot exercita jurisdicția. Convenția exclude de la aplicarea sa infracțiuni de natură politică, precum și cele care au la bază discriminarea pe considerente rasiale sau religioase.²

Convenția permite comandantului aeronavei să ia măsuri rezonabile împotriva unui pasager indisciplinat, inclusiv reținerea, pentru a proteja siguranța aeronavei, a pasagerilor și a echipajului și pentru a menține ordinea și disciplina la bordul aeronavei.

Articolul 10 al Convenției prevede imunitate de răspundere în orice procedură pentru acțiunile întreprinse în conformitate cu dispozițiile sale. Perioada de timp relevantă în cadrul căreia o astfel de faptă trebuie să fie săvârșită pentru a intra sub incidența Convenției are în vedere momentul de la care motoarele aeronavei sunt accelerate în vederea decolării, până când rulajul pe pistă la aterizare a luat sfârșit. Comandantul aeronavei exercită controlul asupra oricărei activități de la bordul aeronavei, din momentul în care ușile exterioare au fost închise după îmbarcare și până când acestea sunt deschise pentru debarcare.

Convenția se aplică numai zborurilor comerciale internaționale. Sunt excluse de la aplicarea dispozițiilor Convenției zborurile locale, militare, vamale sau ale poliției.

Criticile aduse Convenției de la Tokio au avut în vedere următoarele aspecte:

- a. Lipsa unei obligații instituite în sarcina Statelor părți de a judeca sau extrăda persoanele care se fac vinovate de săvârșirea unor fapte ce intră sub incidența Convenției;
- b. Posibilitatea limitată de stabilire a jurisdicției;

¹ A se vedea în acest sens art. 6 – 10 din Convenția de la Tokio.

² Art. 2 din Convenția de la Tokio.



- c. Lipsa unui cadru clar determinat pentru soluționarea problemelor ridicate de săvârșirea unor astfel de fapte.

Potrivit statisticilor IATA (Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni) se constată o creștere a incidentelor la bordul aeronavelor datorate pasagerilor indisciplinați (turbulenți), numai în perioada 2007-2015 fiind raportate peste 49.000 astfel de cazuri.

În timpul celei de-a 34 sesiuni a Comitetului Juridic OACI, ce a avut loc în anul 2009 la Montreal, IATA a propus crearea unui Grup de Studiu care să analizeze oportunitatea modernizării Convenției de la Tokio în special în ceea ce privește problematica pasagerilor turbulenți și a aspectelor privind jurisdicția pentru astfel de fapte, precum și a mecanismelor de punere în aplicare a unor sancțiuni.

În urma consultărilor ce au avut loc, Consiliul OACI a decis organizarea, în perioada 26 martie - 4 aprilie 2014, la sediul OACI din Montreal, a unei Conferințe Diplomatice pentru amendarea Convenției de la Tokio. Rezultatul acestor demersuri s-a materializat în adoptarea, în cadrul Conferinței Diplomatice (la data de 4 aprilie 2014), a Protocolului pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963 (denumit în continuare Protocolul de la Montreal).

II. Prezentarea prevederilor relevante

Protocolul de la Montreal aduce patru îmbunătățiri esențiale Convenției de la Tokyo, respectiv:

- i) modificarea definiției aeronavei în zbor;
- ii) extinderea jurisdicției asupra faptelor care au loc la bordul unei aeronave și către statul operatorului aeronavei, precum și către statul de destinație a zborului (inclusiv statul unde a fost deviat zborul din cauza acțiunilor unui pasager turbulent);
- iii) puterile conferite comandatului aeronavei și ofițerului de securitate la bord;
- iv) recuperarea costurilor generate de comportamentul indisciplinat al unui pasager.

Prevederile Convenției de la Tokio și ale Protocolului se aplică pentru acele acte săvârșite la bordul aeronavei care pun în pericol siguranța aeronavei în zbor, a persoanelor și a proprietății.

Astfel, Convenția de la Tokio prevede la art.1, paragraful 3) că ... "o aeronavă este considerată în zbor de la momentul în care este folosită forța motrice pentru decolare până în momentul în care aterizarea a luat sfârșit"...

Protocolul de la Montreal modifică definiția aeronavei în zbor astfel: ..."din momentul în care ușile exterioare sunt închise ca urmare a imbarcării până în momentul în care una dintre uși este deschisă pentru debarcare..."

De asemenea, potrivit textului actual al Convenției, la art.3, paragraful 1), jurisdicția revine statului de înmatriculare al aeronavei. Un stat parte care nu este stat de înmatriculare își poate exercita jurisdicția numai în condiții speciale (dacă fapta are consecințe pe teritoriul statului respectiv).



Astfel, prin Protocolul de la Montreal a fost introdusă jurisdicția multiplă necesară în contextul actual al aviației civile în care traficul este intens, leasingul de aeronave este o operațiune des folosită în aviația modernă, iar debarcarea se face în state care nu sunt state de înmatriculare și care de multe ori nu au legislație în materie. Astfel, pe lângă statul de înmatriculare al aeronavei care este competent prin Convenția de la Tokio să exercite jurisdicția asupra infracțiunilor și actelor comise la bordul aeronavei, prin Protocolul de la Montreal, statul operatorului și statul de aterizare sunt de asemenea state competente să exercite jurisdicția asupra infracțiunilor și actelor comise la bordul aeronavei (inclusiv statul terț, unde a fost deviat zborul din cauza acțiunilor unui pasager indisciplinat, este competent să exercite jurisdicția).

Protocolul de la Montreal introduce termenul de „*in-flight security officer (ofițer de securitate la bordul aeronavei)*”, fără a da naștere vreunei obligații pentru un stat contractant de a implementa un program de securitate cu ofițeri la bord, sau de a accepta un acord sau înțelegere bilaterală sau multilaterală prin care ofițerii străini de securitate la bord sunt autorizați să opereze pe teritoriul său.

De asemenea, prin Protocolul de la Montreal, comandantului aeronavei îi sunt conferite puteri noi astfel încât acesta poate solicita ajutorul membrilor echipajului, al ofițerilor de securitate de la bord sau al pasagerilor, în vederea aplicării măsurilor ce se impun, dacă are motive justificate, în legătură cu un pasager indisciplinat al cărui comportament constituie o infracțiune, inclusiv agresiune fizică sau amenințarea comiterii unei astfel de agresiuni împotriva membrilor echipajului, sau refuzul de a urma instrucțiunile legale date de comandantul aeronavei sau în numele acestuia.

Protocolul de la Montreal introduce o prevedere nouă (art. 18 bis) prin care costurile asociate faptelor și actelor săvârșite la bordul aeronavei de către un pasager indisciplinat pot fi imputate acestuia de către operatorul aerian. Aici sunt incluse și costurile cu devierea unei aeronave de la parcursul inițial și aterizarea pe un alt aeroport decât cel de destinație, pentru debarcarea pasagerului respectiv.

Intrarea în vigoare a Protocolului de la Montreal, va conduce la reducerea incidentelor datorate pasagerilor indisciplinați la bordul aeronavelor și va contribui la creșterea siguranței pasagerilor, a membrilor echipajului și a zborului.

În conformitate cu Art. XV al Protocolului de la Montreal, *“între statele contractante la acest Protocol, Convenția și acest Protocol sunt considerate și interpretate împreună ca un singur instrument și sunt cunoscute drept Convenția de la Tokyo amendată de Protocolul de la Montreal, 2014”*.

Începând cu data de 4 aprilie 2015, Protocolul este deschis spre semnare de către toate statele, la sediul central al Organizației Aviației Civile Internaționale din Montreal, până la data intrării în vigoare a acestuia.

Intrarea în vigoare a Protocolului de la Montreal va avea loc în prima zi a celei de a doua luni care urmează după data depunerii celui de al douăzeci și doilea instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare. La data de 12 ianuarie 2018, conform evidențelor OACI, 30 de state semnaseră Protocolul de la Montreal, 4 depuseseră instrumentul de ratificare, iar 8 state aderaseră la acesta.

Din evaluarea Ministerului Transporturilor și din consultarea cu instituțiile implicate în aplicarea reglementărilor internaționale din domeniul securității aviației civile, a reieșit



importanța implementării acestui act internațional, ceea ce este de natură să determine o poziție favorabilă față de semnarea de către România a Protocolului încheiat la Montreal, Canada, la 4 aprilie 2014, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963.

Protocolul de la Montreal intră sub incidența dispozițiilor art.4, lit.f, pct.2 din Legea nr. 415/2002 privind organizarea și funcționarea Consiliului Suprem de Apărare a Țării și, prin urmare, în conformitate cu art.13, alin.3 din Legea nr. 590/2003 privind tratatele se impune obținerea aprobării Consiliului Suprem de Apărare a Țării înainte de aprobarea, de către Președintele României, a semnării actului internațional.

III. Având în vedere cele de mai sus, **propunem:**

1. aprobarea semnării Protocolului încheiat la Montreal, Canada, la 4 aprilie 2014, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963.

2. semnarea Protocolului încheiat la Montreal, Canada, la 4 aprilie 2014, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963 de către ministrul transporturilor sau de către ambasadorul, reprezentant permanent al României la Organizația Aviației Civile Internaționale, la Ottawa, Canada.

3. eliberarea deplinei puteri.

La prezentul Memorandum se anexează: textul în limba română și limba engleză al Protocolului încheiat la Montreal, Canada, la 4 aprilie 2014, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963.

