

اسناد بین‌المللی

اشاره

مسائل مربوط به حمل و نقل، اعم از زمینی، دریایی و هوایی از تاریخ شروع امر قانونگذاری در ایران متناوباً موضوع قوانین مختلفی قرار گرفته و، حسب ضروریات و مقتضیات، گسترش چشمگیری داشته است.

در زمینه حمل و نقل هوایی، در مرحله نخست با تصویب قانون هواپیمایی کشوری در سال 1328 و قوانین و مقررات دیگر در سطح ملی، و در مرحله دوم با الحاق دولت ایران به اکثر کنوانسیون‌ها یا پیمانهای بین‌المللی هوایی، گامهای مؤثری در جهت برقراری و بهبود وضعیت پروازهای داخلی و بین‌المللی برداشته شده است. برای مثال، کنوانسیون 12 اکتبر 1929 ورشو و پروتکل 27 سپتامبر 1966 لاهه و کنوانسیون 18 سپتامبر 1961 گوادالاخارا و پروتکل 8 مارس 1971 گواتمالا که ایران در سال 1354

به همگی آنها ملحق شده است، هر يك به سهم خود مسائل مربوط به قراردادها و مباني مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی بین‌المللی را به‌نسبت قابل توجهی روشن کرده‌اند.

کنوانسیون ورشو که به‌حق از شاهکارهای ادبیات حقوق بین‌الملل معاصر شناخته شده است، امروزه در سطح جهان، اساس حل و فصل قریب به اتفاق دعاوی ناشی از حمل و نقل هوایی است و نکته جالب توجه این است که کشور ما، به‌مثابه اکثر کشورها، کنوانسیون مذکور را به همراه پروتکل لاهه، بدو در سال 1358 نسبت به پروازهای داخلی شرکت هواپیمایی ملی ایران¹ و سپس در سال 1364 نسبت به پروازهای داخلی سایر شرکتهای هواپیمایی ایران نیز تعمیم داده است.²

در کنار این تحولات، آنچه در قلمرو حقوق هوایی بیشتر جلب توجه می‌کند

1. لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب 1358/12/22 شورای انقلاب.

2. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب 1364/8/19 مجلس شورای اسلامی.

دگرگونیهای حاصله در عرصه حقوق کیفری بین‌المللی هوایی است.

بی‌شک، امروزه با توسعه روزافزون صنایع الکترونیک و شبکه مخابراتی جهانی، هواپیما به وسیله‌ای همگانی و نسبتاً ارزان‌قیمت تبدیل شده و شاید نقاط کره‌خاکی ما هیچگاه تا به این حد نزدیک به هم نبوده است، ولی همین توسعه باعث پیدایش و گسترش جرایم نوینی شده که امنیت هوایمایی کشوری را سخت به مخاطره انداخته است.

جرایم جدید هوایی از قبیل هواپیماربایی، انهدام هواپیماها، حمله به فرودگاهها و سایر تأسیسات هوایمایی، گروگانگیری مسافران هوایی، اخلال در امنیت پروازها و امثال آن تا چندی پیش از جمله مسائل روز و حاد جامعه بین‌المللی بوده و اگر امروزه از کثرت و حدت این‌گونه اعمال مجرمانه اندکی کاسته شده است این امر را باید مدیون تلاش پیگیر و خستگی‌ناپذیر جامعه بین‌المللی دانست که با تهیه و تنظیم و به مرحله اجرا درآوردن یک سلسله پیمانهای بین‌المللی، سازش و تلفیق

ماهرانه‌اي ميان پاره‌اي اصول حقوق و مقتضيات به‌عمل آورده است.

توضيح اينكه هواپيما مرز نمي‌شناسد. اصل سرزميني بودن جرايم و مجازاتها اصل محترمي است و با جرايم سياسي و مرتكبان اين‌گون اعمال مجرمانه بايد به‌گونه متفاوتي رفتار كرد و بالاخره مي‌دانيم كه انگيزه قريب به اتفاق جرايم هوايي غالباً سياسي است. پس، براي اينكه اقدامات غيرقانوني عليه امنيت هواپيمايي كشور بي‌كيفر نماند و امنيت پروازها حفظ شود، اولاً قوانين داخلي كشورها بايد براي اين‌گونه اعمال وصف مجرمانه قائل شوند، ثانياً وصف سياسي از اين‌گونه جرايم سلب شود و ثالثاً مرتكبان اين‌گونه اعمال با عبور از مرز كشوري و ورود به قلمرو كشوري ديگر، از تعقيب و مجازات مصون نمانند.

هدف و هنر تمامي كنوانسيون‌هاي بين‌المللي هوايي درخصوص موضوع، به نوعي، تحقق شرايط ياد شده بود و هست.

كشور ما ايران بارها قرباني جرايم هوايي بوده است، از اين‌رو همگام با جامعه بين‌المللي به اكثر كنوانسيون‌هاي

مربوط از جمله کنوانسیون‌های زیر ملحق شده است:

– کنوانسیون راجع به جرایم و برخی اعمال ارتكابي ديگر در هواپيما معروف به کنوانسیون توکیو، مورخ 1963.³

– کنوانسیون بین‌المللی راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما معروف به کنوانسیون لاهه مورخ 1970.⁴

– کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری معروف به کنوانسیون مونترآل، مورخ 1971. کنوانسیون 1971 مونترآل که در نوع خود سندی بسیار مهم و از جمله پیمانهای پیشرفته بین‌الملل در زمینه امنیت هواپیمایی کشوری است، علی‌رغم دقتی که در تنظیم آن به‌کار رفت، در مرحله اجرا نقایصی را به‌منصه ظهور رسانید. از جمله، مقررات کنوانسیون شامل جرایم مربوط به اعمال خشونت‌آمیز نسبت به اشخاصی که در فرودگاه‌های بین‌المللی هواپیمایی کشوری خدمت می‌کنند نمی‌شد و حسب آمار موجود، از تاریخ اجرای

3. رك. مجموعه قوانین سال 1355، صص 69-78.

4. رك. مجموعه قوانین سال 1350، صص 506-513.

کنوانسیون تا سال 1985 متجاوز از 20 مورد اعمال خشونت‌آمیز در مورد فرودگاه‌های بین‌المللی از جمله فرودگاه‌های فرانکفورت، وین، رم، آتن و تل‌آویو اتفاق افتاد.

تکرار این‌گونه وقایع موجب شد تا سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری، به‌منظور تهیه و تدارک یک پیمان بین‌المللی جدید که این‌گونه اعمال خشونت‌آمیز را نیز مستحق کیفر بدانند، تلاش‌های ارزنده‌ای به‌عمل آورد. حاصل این تلاش‌ها، تصویب «پروتکل جلوگیری از اعمال غیرقانونی خشونت‌آمیز در فرودگاه‌های بین‌المللی هواپیمایی کشور» در کنفرانس بین‌المللی حقوقی هوایی بود که از نهم تا بیست و چهارم فوریه 1988 در مونترآل برگزار گردید. این پروتکل در واقع مکمل کنوانسیون 1971 مونترآل به‌شمار می‌رود و از اول مارس همان سال برای امضای تمام دولتها مفتوح مانده است. به‌موجب ماده 2 پروتکل مزبور از یک طرف قلمرو جرایم مذکور در کنوانسیون مونترآل توسعه یافته و از طرف دیگر به‌موجب ماده 3 آن، به هر یک از دول متعاهد اجازه داده شده

است تا براي اعمال صلاحيت خود جهت رسيدگي به جرايم مذکور تدابير لازم را اتخاذ نمايند.

به اين ترتيب، هدف اصلي کنوانسيون و پروتکل الحاقی به آن، تعيين جرايم هواپيمایي و نيز تعيين دادگاه صالح براي محاکمه متهمان می‌باشد که در عمل آثار مثبتی به همراه داشته است.

جمهوری اسلامی ایران که به کنوانسيون 1971 الحاق پیدا کرده است، اگرچه در تهیه و تصویب پروتکل 1988 نیز همکاری مؤثري داشته اما تاکنون به آن ملحق نشده است. الحاق کشور ما به پروتکل مذکور، مثل سایر اسناد بین‌المللی، نشانه تمایل عملي به مبارزه با این قبیل جرايم و همکاری مؤثر در حفظ امنیت پروازهای داخلی و بین‌المللی است.

نظر به اهمیتی که کنوانسيون مونترآل و پروتکل الحاقی به آن در حفظ امنیت هواپيمایي کشوري و در نتیجه امنیت جان و مال اشخاص دارد و دسترس آسان به این اسناد کار مطالعه بر روی آنها را تسهیل می‌کند، بر آن شدیم تا با چاپ متن کامل اسناد مذکور در این شماره آنها را در

اختیار علاقه‌مندان قرار دهیم. با این توضیح که به دلیل وجود پاره‌ای اشکالات در متن ترجمه رسمی کنوانسیون که اغماض از آنها دشوار می‌نمود مجبور شدیم تا با حفظ چارچوب اصلی ترجمه، با اعمال اصلاحات لازم، به ترجمه مجدد آن اقدام کنیم و ضمن چاپ آن به‌منظور استفاده علمی هرچه بهتر، متن قانونی مصوب مجلس را نیز که دارای اعتبار قانونی است در کنار آن درج نماییم تا متن رسمی نیز جهت مطالعه و احیاناً مقایسه با ترجمه غیررسمی به‌راحتی در دسترس باشد.

درخصوص پروتکل، همچنان‌که اشاره گردید، دولت ایران تاکنون بدان ملحق نشده و لذا ترجمه رسمی از آن وجود ندارد. آنچه که در اینجا از نظرتان می‌گذرد ترجمه غیررسمی آن است که برای نخستین بار چاپ و منتشر می‌گردد.

کنوانسیون

راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی
علیه امنیت هواپیمایی کشوری (کنوانسیون
مونترآل - 1971)*

دول طرف این کنوانسیون

– با توجه به اینکه اعمال غیرقانونی
علیه امنیت هواپیمایی کشوری امنیت
اشخاص و اموال را به مخاطره می‌اندازد و
بهره‌برادری و سرویس‌های هوایی را شدیداً
مختل و اعتماد مردم را نسبت به امنیت
هواپیمایی کشوری متزلزل می‌سازد،
– با توجه به اینکه وقوع این قبیل
اعمال موجب نهایت نگرانی است،
– با توجه به اینکه برای جلوگیری از
چنین اعمالی اتخاذ تدابیر مقتضی جهت
مجازات مرتکبان ضرورت مبرم دارد،
به شرح زیر توافق نمودند:

ماده 1

*. ترجمه حاضر که با توجه به متن انگلیسی صورت گرفته
و حاوی اصلاحاتی نسبت به متن قانونی است، جنبه رسمی و
سندیت نداشته و عمدتاً برای استفاده علمی ارزش و
اعتبار دارد. (مجله حقوقی)

1. هرکس برخلاف قانون و عامداً مرتکب اعمال زیر گردد مجرم شناخته می‌شود:

الف. علیه سرنشین هواپیمای در حال پرواز به عمل خشونت‌آمیزی مبادرت ورزد که احتمال به مخاطره افکندن امنیت هواپیما را دربرداشته باشد؛ یا

ب. هواپیمای در حال خدمت را از بین ببرد یا به این هواپیما خساراتی وارد کند که پرواز آن را غیرمقدور سازد و یا احتمال برود که امنیت هواپیما را حین پرواز به مخاطره افکند؛ یا

ج. به‌نحوی از انجای دستگاه یا موادی در هواپیمای در حال خدمت قرار دهد یا وسیله قرار دادن آن بشود که احتمال برود موجب از بین رفتن هواپیما یا مسبب خسارتی گردد که پرواز آن را غیرمقدور سازد و یا احتمال برود که امنیت هواپیما را حین پرواز به مخاطره افکند؛ یا

د. تأسیسات یا سرویس‌های هوانوردی را از بین ببرد یا به آنها آسیب برساند یا کار آنها را مختل سازد به‌نحوی که احتمال برود هر یک از این اعمال امنیت

هواپیما را حین پرواز به مخاطره اندازد؛ یا
هـ. با علم به مجعول بودن، اطلاعاتی را در دسترس بگذارد که در اثر آن امنیت هواپیمای در حال پرواز به مخاطره افتد.
2. همچنین هرکس به اعمال زیر مبادرت کند مرتکب جرم شده است:
الف. ارتکاب هر یک از جرایم مذکور در بند 1 ماده حاضر را شروع کند؛ یا
ب. شریک جرم شخصی باشد که این اعمال را مرتکب شود و یا ارتکاب آنها را شروع نماید.

ماده 2

از لحاظ این کنوانسیون:
الف. هواپیما در تمام مدت، از زمانی که درهای خروجی آن پس از سوار شدن مسافران و بارگیری بسته شود تا زمانی که یکی از درهای مزبور به منظور پیاده شده مسافران یا تخلیه بار باز گردد، در حال پرواز تلقی می‌شود. در مورد فرود اجباری، حالت پرواز تا زمانی که مقامات ذیصلاحیت مسئولیت هواپیما و مسافران و اموال داخل

هواپیما را به عهده گیرند، ادامه خواهد داشت؛ یا

ب. هواپیما از آغاز عملیات آماده سازی قبل از پرواز توسط مأموران زمینی یا کارکنان هواپیما برای یک پرواز معین تا 24 ساعت بعد از هر فرود، در حال خدمت تلقی می شود و به هر ترتیب زمان در حال خدمت، تمام مدت زمانی را که هواپیما به شرح بند الف ماده حاضر در حال پرواز است، شامل می شود.

ماده 3

هر یک از دول متعاهد، تعهد می کنند که برای جرایم مذکور در ماده 1 کیفرهای شدید مقرر دارند.

ماده 4

1. این کنوانسیون در مورد هواپیماهایی که برای مقاصد نظامی یا گمرکی یا پلیسی مورد استفاده قرار می گیرد، اجرا نمی شود.

2. این کنوانسیون در موارد پیش بینی شده در بندهای فرعی الف و ب و ج و ه از بند 1 ماده 1، اعم از اینکه هواپیما

در حال پرواز داخلی یا بین‌المللی باشد،
مجری خواهد بود به شرط آنکه:

الف. محل واقعی یا پیش‌بینی شده
برخاستن یا فرود هواپیما خارج از
سرزمین دولت ثبت‌کننده هواپیما باشد؛ یا
ب. جرم در سرزمین دولتی غیر از
دولت ثبت‌کننده هواپیما وقوع یافته
باشد.

3. علاوه بر مفاد بند 2 این ماده، در
موارد پیش‌بینی شده در بندهای فرعی الف
و ب و ج و ه — از بند 1 ماده 1،
کنوانسیون حاضر در صورتی نیز که مرتکب
یا مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین
دولتی غیر از دولت ثبت‌کننده هواپیما
یافت شود، مجری خواهد بود.

4. در مورد دولتهای مشمول ماده 9 و
در موارد پیش‌بینی شده در بندهای فرعی
الف و ب و ج و ه — از بند 1 ماده 1، در
صورتی‌که محلهای مذکور در بند فرعی الف
از بند 2 این ماده در کشوری واحد قرار
داشته و این کشور یکی از کشورهای مذکور
در ماده 9 باشد، کنوانسیون حاضر مجری
نخواهد بود، مگر اینکه جرم در سرزمین
دولت دیگری ارتکاب یافته و یا اینکه

مجرم یا مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین دولت دیگری یافت شود.

5. در موارد پیشبینی شده در بند فرعی د از بند 1 ماده 1، فقط در صورتی که تأسیسات و سرویس‌های هوانوردی برای هوانوردی بین‌المللی مورد استفاده باشند، کنوانسیون حاضر مجری خواهد بود.

6. مفاد بندهای 2 و 3 و 4 و 5 این ماده در موارد پیشبینی شده در بند 2 ماده 1 نیز مجری خواهد بود.

ماده 5

1. هر يك از دول متعاهد باید تدابیر لازم را جهت اعمال صلاحیت خود برای رسیدگی به جرایم در موارد زیر اتخاذ نماید:

الف. اگر جرم در سرزمین آن دولت ارتکاب یافته باشد؛

ب. اگر جرم علیه هواپیما یا در هواپیمایی که نزد آن دولت به ثبت رسیده است ارتکاب یافته باشد؛

ج. اگر هواپیمایی که جرم در آن ارتکاب یافته است در سرزمین آن دولت

فرود آید و مظنون به ارتکاب جرم هنوز در هواپیما باشد؛
د. چنانچه جرم در هواپیما یا علیه هواپیمایی ارتکاب یافته است که بدون خدمه پرواز به شخصی اجازه داده شده باشد که محل اصلی فعالیت او و یا، در صورت نداشتن محل اصلی فعالیت، محل اقامت دائمی او در سرزمین آن دولت باشد.

2. هر يك از دول متعاقد همچنين براي اعمال صلاحيت خود جهت رسيدگي به جرايم مذکور در بندهاي فرعي الف و ب و ج از بند 1 ماده 1، و نیز بند 2 ماده 1 تا آنجا که مربوط به این جرایم باشد، در مواردی که مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین او باشد و این دولت وی را به هیچ يك از دول موضوع بند 1 این ماده – آنچنان که در ماده 8 آمده است – مسترد ندارد، تدابیر لازم را اتخاذ خواهد کرد.
3. کنوانسیون حاضر سالب هیچ يك از صلاحيتهاي کيفري که طبق قوانین ملي اعمال می شود، نخواهد بود.

ماده 6

1. هر يك از دول متعهد كه مجرم يا مظنون به ارتكاب جرم در سرزمين او باشد، در صورتي كه اوضاع و احوال را موجه تشخيص دهد، مشاراً اليه را توقيف مي كند يا اقدامات ديگري براي مراقبت و اطمينان از حضور او معمول مي دارد. توقيف يا اقدامات مذكور طبق قوانين آن دولت انجام خواهد گرفت و بيش از مدتي كه براي تعقيب كيفري يا انجام تشريفات استرداد لازم باشد ادامه نخواهد يافت.
2. دولت مذكور بلافاصله به منظور كشف واقعات به تحقيقات مقدماتي خواهد پرداخت.
3. به شخص توقيف شده به موجب بند 1 اين ماده امكان داده خواهد شد فوراً با نزديكترين نماينده صلاحيتدار دولت متبوع خود تماس بگيرد.
4. هرگاه دولتي طبق مقررات اين ماده شخصي را توقيف كند، بلافاصله مراتب توقيف و اوضاع و احوال موجهه آن را به دول مذكور در بند 1 ماده 5، دولت متبوع شخص توقيف شده و در صورتي كه مقتضي بداند به هر دولت ذي نفع ديگر اعلام خواهد كرد. دولتي كه به موجب بند 2 اين

ماده به تحقیقات مقدماتی می‌پردازد، نتایج مقصد و قصد خود را دایر به اعمال یا عدم اعمال صلاحیت سریعاً به دولت مزبور اعلام خواهد کرد.

ماده 7

دولت متعاهدی که مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین او یافت شود، در صورت عدم استرداد او موظف است مورد را، اعم از اینکه جرم در سرزمین آن دولت ارتکاب یافته باشد یا نه، برای تعقیب کیفری به مقامات صالحه خود ارجاع نماید. این مقامات تصمیم خود را با همان شرایطی که در مورد جرایم مهمه عمومی طبق قوانین این دولت مقرر است، اتخاذ خواهند کرد.

ماده 8

1. جرایم مورد بحث، به خودی خود از جمله جرایم قابل استرداد در کلیه معاهدات استرداد موجود بین دول متعاهد تلقی خواهند شد. دول متعاهد تعهد می‌کنند در معاهدات استرداد که مابین خود منعقد می‌سازند، این جرایم را از جمله جرایم قابل استرداد محسوب بدانند.

2. چنانچه دولت متعاهدي که استرداد را مشروط به وجود معاهده مي‌کند از دولت متعاهد ديگري که او با معاهده استرداد ندارد تقاضاي استرداد مجرمي را دريافت دارد، مختار خواهد بود که کنوانسيون حاضر را در مورد جرايم مورد بحث به عنوان مبناي قانوني استرداد بشناسد. استرداد تابع شرايط مقرر در قوانين دولت متقاضي عنه خواهد بود.

3. دولت متعاهدي که استرداد را منوط به وجود معاهده نمي‌دانند، در حدود شرايط پيشبيني شده در قانون دولت متقاضي عنه، جرم را في‌مابين خود قابل استرداد خواهند شناخت.

4. بين دول متعاهد از لحاظ استرداد چنين تلقي خواهد شد که هر جرم نه تنها در محل ارتكاب آن بلکه در سرزمينهاي دولي که طبق بندهاي فرعي ب و ج و د از بند 1 ماده 5 موظف به اعمال صلاحيت هستند نیز واقع شده است.

ماده 9

دول متعاهدي که از سازمانهاي بهره‌برداري حمل و نقل هوايي مشترك يا

مؤسسات بهره‌برداري بين‌المللي تأسيس مي‌کنند و هواپيماهايي که اين سازمانها و مؤسسات به‌کار مي‌برند داراي ثبت مشترك يا بين‌المللي هستند، براي هر هواپيما طبق موازين مقرر، دولتي را که از لحاظ اين کنوانسيون اعمال صلاحيت مي‌نمايد و اختيارات دولت ثبت‌کننده را به عهده خواهد داشت، از ميان خود تعيين مي‌کنند و به سازمان بين‌المللي هواپيمايي کشوري اعلام مي‌دارند و سازمان اخير مراتب را به اطلاع کليه دول طرف اين کنوانسيون مي‌رساند.

ماده 10

1. طرفين متعهد بايد طبق مقررات حقوق بين‌الملل و قوانين ملي در اخذ تدابير معقول براي جلوگيري از ارتكاب جرم مذکور در ماده 1 اهتمام وافر مبذول دارند.

2. هرگاه به علت ارتكاب يکي از جرايم مذکور در ماده 1 در پرواز تآخر

و یا وقفه‌ای روی دهد، هر يك از دول متعاقد که هواپیما یا مسافران و یا خدمه پرواز در سرزمین او هستند، هرچه زودتر تسهیلات لازم را برای ادامه مسافرت سرنشینان و خدمه پرواز فراهم خواهد ساخت و بلافاصله هواپیما و محمولات آن را به اشخاصی که قانوناً حق تصرف آن را دارند، مسترد خواهد داشت.

ماده 11

1. دولت متعاقد حداکثر معاضدت قضایی را در مورد رسیدگی‌های کیفری مربوط به جرایم، نسبت به یکدیگر معمول خواهند داشت. در همه این موارد قانون کشور متقاضی‌عنه لازم‌الرعايه خواهد بود.

2. مع‌هذا، مقررات بند 1 این ماده در تعهدات ناشی از سایر معاهدات دو یا چندجانبه فعلی یا آتی که کلاً یا بعضاً ناظر به تعاون قضایی کیفری باشد مؤثر نخواهد بود.

ماده 12

هر يك از دول متعاقد که به دلایلی معتقد باشد که یکی از جرایم مذکور در

ماده 1 در شرف وقوع است، طبق قوانین ملی خود کلیه اطلاعات مفیدی را که در دست دارد در اختیار دولی که به نظر او بند 1 ماده 5 این کنوانسیون ناظر بر آنهاست خواهد گذارد.

ماده 13

هریک از دول متعهد طبق مقررات قانونی خود کلیه اطلاعات مفیدی را که درخصوص موارد مشروحه ذیل در دست دارد هرچه زودتر در اختیار شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری خواهد گذارد:

الف. موارد جرم؛

ب. تدابیر متخذه در اجرای بند 2 ماده 10؛

ج. تدابیری که علیه مرتکب جرم یا مظنون به ارتکاب آن اتخاذ شده به‌خصوص نتیجه هر اقدام مربوط به تقاضای استرداد یا سایر اقدامات قضایی دیگر.

ماده 14

1. اختلافات بین دو یا چند دولت متعهد در مورد تفسیر یا اجرای

کنوانسیون حاضر که از طریق مذاکره حل و فصل نشود، بنابه تقاضای هر یک از آن دول به داوری ارجاع خواهد شد و چنانچه ظرف شش ماه از تاریخ انقضای داوری، طرفهای دعوی نتوانند در مورد ترتیب داوری به توافق برسند، هر یک از آنها میتواند دعوی را طبق اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری به آن دیوان ارجاع نماید.

2. هر یک از دول میتواند در موقع امضا یا تصویب این کنوانسیون یا الحاق به آن اعلام نماید که خود را در مورد بند فوق ملزم نمیداند. سایر دول متعهد در برابر هر دولتی که چنین حق شرطی (رزرو) را قائل شده باشد، در مورد مقررات بند پیشین الزامی نخواهند داشت.

3. هر یک از دول متعهد که طبق مفاد بند قبل شرطی کرده باشد میتواند در هر موقع، با اعلام امر به دولتهای نگهدارنده، این حق شرط را مترفع سازد.

ماده 15

1. این کنوانسیون از تاریخ 23 سپتامبر 1971 در مونترآل جهت امضای دول

شرکت‌کننده در کنفرانس بین‌المللی حقوق هوایی که از هشتم تا 23 سپتامبر 1971 در مونترآل تشکیل گردید - و از این پس «کنفرانس مونترآل» نامیده می‌شود - مفتوح است. از تاریخ 10 اکتبر 1971 این کنوانسیون برای امضای کلیه دول در لندن و مسکو و واشنگتن مفتوح خواهد بود. هر دولتی که این کنوانسیون را قبل از لازم‌الاجرا شدن آن برطبق بند 3 این ماده امضا نکند، می‌تواند در هر زمان به آن ملحق گردد.

2. کنوانسیون حاضر منوط به تصویب دول امضاکننده خواهد بود. اسناد تصویب و اسناد الحاق نزد دولتهای اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی، بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی، و ایالات متحده امریکا که بدین‌وسیله به‌عنوان دولتهای نگهدارنده اسناد تعیین می‌شوند، سپرده خواهد شد.

3. این کنوانسیون سی روز پس از تسلیم اسناد تصویب توسط ده دولت امضاکننده که در کنفرانس مونترآل شرکت کرده‌اند. به مرحله اجرا درخواهد آمد.

4. برای سایر دول، این کنوانسیون طبق بند 3 این ماده از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن یا سی روز پس از تسلیم اسناد تصویب یا الحاق - هر کدام که مؤخر باشد « به مرحله اجرا درخواهد آمد.

5. دولتهای نگهدارنده اسناد، تاریخ هر امضا یا تاریخ تسلیم هر سند تصویب یا الحاق و تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون و سایر اطلاعات را سریعاً به اطلاع کلیه دول امضاکننده یا ملحق‌شونده به این کنوانسیون خواهند رساند.

6. این کنوانسیون بلافاصله پس از لازم‌الاجرا شدن، توسط دولتهای نگهدارنده طبق ماده 102 منشور ملل متحد و ماده 83 کنوانسیون مربوط به هواپیمایی کشور بین‌المللی (شیکاگو - 1944) به ثبت خواهد رسید.

ماده 16

1. هر يك از دول متعاهد مي‌تواند با اعلام کتبی به دولتهای نگهدارنده، از عضویت در این کنوانسیون انصراف حاصل کند.

2. شش ماه پس از وصول اعلام انصراف به دولتهای نگهدارنده، انصراف نافذ خواهد بود.

در تأیید مراتب فوق، نمایندگان تام‌الاختیار امضاکننده زیر که دارای اجازه لازم هستند، این کنوانسیون را امضا نمودند.

این کنوانسیون در بیست و سوم سپتامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و یک در شهر مونترآل در چهار متن معتبر به زبانهای انگلیسی و فرانسه و روسی و اسپانیایی، که هر کدام در سه نسخه اصلی تنظیم شده است، انعقاد یافت.

کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری

دول طرف این کنوانسیون، با توجه به اینکه اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری امنیت افراد و اموال به مخاطره انداخته و بهره‌برداری سرویس‌های هوایی را شدیداً مختل و اعتماد مردم جهان را نسبت به

امنیت هواپیمایی کشوری متزلزل می‌سازد -
و

- با توجه به اینکه وقوع این قبیل
اعمال موجب نهایت نگرانی می‌باشد - و
- با توجه به اینکه برای جلوگیری
از این اعمال اتخاذ سریع تدابیر مقتضی
جهت مجازات مرتکبین ضروری است.
به شرح زیر توافق نمودند:

ماده 1

1- هر کس برخلاف قانون و عمداً
مرتکب اعمال زیر گردد مجرم شناخته
می‌شود:

الف. علیه سرنشین هواپیمای در حال
پرواز به عمل عنف‌آمیزی مبادرت کند که
طبیعت آن عمل امنیت هواپیما را
به مخاطره افکند.

ب. هواپیمای در حال خدمت را از بین
ببرد یا به این هواپیما خساراتی وارد
سازد که پرواز آن را غیرمقدور ساخته و
یا طبیعت آن اعمال امنیت هواپیما را
حین پرواز به مخاطره افکند.

ج. به نحوی از انحاء - دستگاه یا
موادی در هواپیمای در حال خدمت قرار

دهد یا وسیله قرار دادن آن بشود - که موجب از بین رفتن هواپیما شده یا مسبب خساراتی گردد که پرواز آن را غیرمقدور ساخته و یا طبیعت اعمال مزبور امنیت هواپیمایی در حین پرواز را به مخاطره افکند.

د. تأسیسات یا سرویسهای هوانوردی را از بین برده یا آسیب برساند یا کار آنها را مختل سازد و یا طبیعت هر یک از این اعمال امنیت هواپیمایی در حال پرواز را به مخاطر اندازد.

ه. با عمل به مجعول بودن - اطلاعاتی را در دسترس بگذارد که در اثر آن امنیت هواپیمایی در حال پرواز به مخاطره افتد.
2- همچنین هر کس به اعمال زیر مبادرت کند مرتکب جرم می‌شود:

الف. ارتکاب هر یک از جرایم مذکور در بند 1 ماده حاضر را شروع کند.

ب. شریک جرم شخصی باشد که این اعمال را مرتکب شود و یا ارتکاب آنها را شروع نماید.

ماده 2

- از لحاظ این کنوانسیون:

الف. هواپيما از زماني‌که درهاي خروجي آن پس از سوار شدن مسافرين و بارگيري بسته شود - تا زماني‌که يکي از درهاي مزبور به منظور پياده شدن مسافرين يا تخليه بار باز گردد- در حال پرواز تلقي مي‌شود - در مورد فرود اجباري - حالت پرواز تا زماني‌که مقامات ذيصلاحيت مسئوليت هواپيما و مسافرين و اموال داخل هواپيما را به عهده گيرند - ادامه خواهد داشت.

ب. هواپيما از آغاز عمليات آماده‌سازي قبل از پرواز توسط مأموران زميني يا کارکنان هواپيما براي يك پرواز معين تا 24 ساعت بعد از هر فرود در حال خدمت تلقي مي‌شود و به هر ترتيب در حال خدمت شامل تمام مدت زماني است که هواپيما به شرح بند الف ماده حاضر در حال پرواز مي‌باشد.

ماده 3

— هر يك از دول متعاهد— تعهد مي‌نمايد براي جرايم مذکور در ماده 1 كيفرهاي شديد مقرر دارد.

ماده 4

1 — این کنوانسیون در مورد هواپیماهایی که برای مقاصد نظامی یا گمرکی یا پلیس مورد استفاده قرار می‌گیرد - اجرا نمی‌شود.

2 — این کنوانسیون - در موارد پیش‌بینی شده در بندها فرعی الف و ب و ج و ه از بند 1 ماده 1 اعم از اینکه هواپیما در حال پرواز داخلی یا بین‌المللی باشد مجری خواهد بود به شرط اینکه:

الف - محل واقعی یا پیش‌بینی شده برخاست یا فرود هواپیما خارج از سرزمین دولت ثبت‌کننده هواپیما باشد.

ب - جرم در سرزمین دولتی غیر از دولت ثبت‌کننده هواپیما وقوع یافته باشد.

3 — علاوه بر مفاد بند 2 این ماده در موارد پیش‌بینی شده در بندهای فرعی الف - ب - ج و ه بند 1 ماده 1 کنوانسیون حاضر در صورت پیدا شدن مرتکب یا مظنون بار تکاب جرم در سرزمینی دولتی غیردولت ثبت‌کننده هواپیما نیز مجری خواهد بود.

4- در مورد دولتهایی که مشمول ماده 9 و موارد پیشبینی شده در بندهای فرعی الف - ب - ج - ه بند 1 ماده 1 می‌باشند در صورتی که محلهای مذکور در بند فرعی الف از بند 2 این ماده فقط در سرزمین یکی از دول مذکور در ماده 9 واقع باشد مجری نخواهد بود مگر آنکه جرم در سرزمین دولت دیگری ارتکاب یافته و عامل جرم یا مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین دولت دیگری کشف شده باشد.

5 - در موارد پیشبینی شده در بند فرعی د از بند 1 ماده 1 کنوانسیون حاضر مجری نخواهد بود مگر آنکه تأسیسات و سرویس‌های هوانوردی در پروازهای بین‌المللی به‌کار برده شوند.

6- مفاد بندهای 2 و 3 و 4 و 5 این ماده در موارد پیشبینی شده در بند 2 ماده 1 نیز مجری خواهد بود.

ماده 5

1- هر يك از دول متعاقد تدابیر لازم جهت اعمال صلاحیت خود برای رسیدگی به‌جرائم در موارد زیر اتخاذ خواهد نمود.

الف - اگر جرم در سرزمین آن دولت ارتکاب یافته باشد.

ب - اگر جرم علیه هواپیما یا در هواپیمایی که نزد آن دولت ثبت رسیده است ارتکاب یافته باشد.

ج - اگر هواپیمایی که جرم در آن ارتکاب یافته است در سرزمین آن دولت فرود آید و مظنون به ارتکاب جرم هنوز در هواپیما باشد.

د - چنانچه جرم در هواپیما یا علیه هواپیمایی ارتکاب یافته است که بدون خدمه پرواز به شخصی اجاره داده شده باشد که محل اصلی فعالیت او و یا در صورت نداشتن محل اصلی فعالیت - محل اقامت دائمی او - در سرزمین آن دولت باشد.

2- هر يك از دول متعاقد نیز - برای اعمال صلاحیت خود جهت رسیدگی به جرایم مذکور در بند 1 بندهای فرعی الف و ب و ج ماده 1 و همچنین جرایم مذکور در بند 2 ماده 1 تا آنجا که مربوط به این جرایم باشد - در مواردی که مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین یکی از دول متعاقد باشد و این دولت طبق ماده 8 او را به هیچیک از دول موضوع بند 1 این

ماده مسترد ندارد - تدابیر لازم اتخاذ خواهد نمود.

3- کنوانسیون حاضر سالب هیچیک از صلاحیتهای کیفی که طبق قوانین ملی اعمال می‌گردد - نخواهد بود.

ماده 6

1- هر یک از دول متعاقد که عامل یا مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین او باشد در صورتی که اوضاع و احوال را موجه تشخیص دهد - مشارالیه را توقیف یا اقدامات دیگری برای مراقبت و اطمینان از حضور او معمول می‌نماید.

توقیف یا اقدامات مذکور طبق قوانین آن دولت انجام خواهد گرفت و بیش از مدتی که برای تعقیب کیفی یا انجام تشریفات استرداد لازم باشد - ادامه نخواهد یافت.

2- دولت مذکور بلافاصله به منظور کشف واقعیات به تحقیقات مقدماتی خواهد پرداخت.

3- به شخص توقیف شده به موجب بند 1 این ماده امکان داده خواهد شد فوراً با

نزدیکترین نماینده صلاحیت‌دار دولت تبوع خود تماس بگیرد.

4- هرگاه دولتی طبق مقررات این ماده شخصی را توقیف نماید بلافاصله مراتب توقیف و اوضاع و احوال موجهه را بدون مذکور در بند 1 ماده 5 دولت متبوع شخص توقیف شده و در صورتی که مقتضی بدانند به هر دولت ذینفع دیگر اعلام خواهد نمود. دولتی که به موجب بند 2 این ماده به تحقیقات مقدماتی می‌پردازد نتایج تحقیق و قصد خود را دایر به اعمال یا عدم اعمال صلاحیت سریعاً بدول مذکور اعلام خواهد نمود.

ماده 7

دولت متعاهدی که مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین او باشد در صورت عدم استرداد مورد را اعم از اینکه جرم در سرزمین آن دولت ارتکاب یافته است یا نه برای تعقیب کیفری به مقامات صالحه خود ارجاع خواهد نمود.

این مقامات تصمیم خود را با همان شرایطی که در مورد جرایم مهمه عمومی طبق قوانین این دولت مقرر است - اتخاذ خواهند نمود.

ماده 8

1- جرایم مورد بحث در کلیه معاهدات استرداد موجود بین دول متعا هد به خودی خود از جمله جرایم قابل استرداد تلقی خواهد گردید. دول متعا هد تعهد می نمایند در معاهدات استردادی که منعقد می نمایند این جرایم را از جمله جرایم قابل استرداد محسوب بدانند.

2- چنانچه دولت متعا هدی که استرداد را مشروط به وجود معاهده می کند از دولت متعا هد دیگری که با آن معاهده استرداد ندارد تقاضای استرداد مجرمی را دریافت دارد - مختار خواهد بود کنوانسیون حاضر را در مورد جرایم مورد بحث اساسی قانونی استرداد بشناسد.

استرداد تابع سایر شرایط مقرر در قوانین دولت متقاضی عه خواهد بود.

3- دول متعا هدی که استرداد را منوط به وجود معاهده نمی دانند در حدود شرایط

پیش‌بینی شده در قانون دولت متقاضی‌عنه - جرم را فیمابین خود قابل استرداد خواهند شناخت.

4- بین دولت متعاهد از لحاظ استرداد - چنین تلقی خواهد گردید که جرایم نه تنها در محل ارتکاب آن - بلکه در سرزمین‌های دولی که طبق بندهای فرعی ب و ج و د از بند 1 ماده 5 موظف به اعمال صلاحیت می‌باشند نیز واقع شده است.

ماده 9

— دول متعاهدی که سازمانهای بهره‌برداري حمل و نقل هوایی مشترک یا مؤسسات بهره‌برداري بین‌المللی تأسیس می‌نمایند و هواپیماهایی که این سازمانها و مؤسسات به‌کار می‌برند دارای ثبت مشترک یا بین‌المللی باشند برای هر هواپیما طبق موازین مقرر دولتی را که از لحاظ این کنوانسیون اعمال صلاحیت می‌نماید و اختیارات دولت ثبت‌کننده را به‌عهده خواهد داشت - از میان خود تعیین می‌کنند و به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری اعلام می‌دارند و سازمان اخیر مراتب را

به اطلاع کلیه دول طرف این کنوانسیون می‌رساند.

ماده 10

1- طرفین متعهد - طبق مقررات حقوق بین‌الملل و قوانین ملی تعهد - خواهند نمود در اخذ تدابیر معقول برای جلوگیری از ارتکاب جرایم مذکور در ماده 1 اهتمام نمایند.

2- هرگاه به‌علت ارتکاب یکی از جرایم مذکور در ماده 1 در پرواز تأخیز و وقفه‌ای روی دهد هر یک از دول متعهد که هواپیما و مسافرین و خدمه پرواز در سرزمین او می‌باشد - هرچه زودتر - تسهیلات لازم را برای ادامه مسافرت سرنیشان و خدمه پرواز فراهم خواهد نمود و بلافاصله هواپیما و محمولات آن را به اشخاصی که قانوناً حق تصرف آن را دارند - مسترد خواهد داشت.

ماده 11

1- دول متعهد حداکثر معاضدت قضایی را در مورد رسیدگی‌های کیفری مربوط به

جرايم نسبت به يکديگر معمول خواهند داشت.

قانون قابل اجرا در کليه موارد -
قانون دولت متقاضي‌عنه خواهد بود.
2- معهدا مقررات بند 1 اين ماده -
در تعهدات ناشيه از ساير معاهدات دو يا چندجانبه فعلي يا آتي که کلاً يا بعضاً ناظر به تعاون قضايي کيفري باشد مؤثر نخواهد بود.

ماده 12

- هر يك از دول متعاهد که به دلایلي معتقد باشد که يکي از جرايم مذکور در ماده 1 در شرف وقوع است - طبق قوانين ملي خود کليه اطلاعات مفيدي را که در دست دارد - در اختيار دولي که به نظر او، بند 1 ماده 5 اين کنوانسيون ناظر بر آنها است - خواهد گذارد.

ماده 13

هر يك از دول متعاهد - طبق مقررات قانوني خود کليه اطلاعات مفيدي را که درخصوص موارد مشروحه ذيل در دست دارد هرچه زودتر در اختيار شوراي سازمان

بین‌المللی هواپیمایی کشوری خواهد
گذاورد.

الف. موارد جرم.

ب. تدابیر متخذه در اجرای بند 2
ماده 10.

ج. تدابیری که علیه مرتکب جرم یا
مظنون به ارتکاب آن اتخاذ شده و به‌خصوص
نتیجه هر اقدام مربوط به تقاضای
استرداد یا سایر اقدامات قضایی دیگر.

ماده 14

1- اختلافات بین دو یا چند دولت
متعاهد مربوط به تفسیر یا اجرای
کنوانسیون حاضر که از طریق مذاکره حل و
فصل نشود - طبق تقاضای هر یک از آن دول
به‌دآوری ارجاع خواهد شد و چنانچه ظرف
شش ماه از تاریخ تقاضای دآوری - طرفهای
دعوی نتوانند در مورد ترتیب دآوری
توافق نمایند هر یک از آنها می‌توانند
دعوی را طبق اساسنامه دیوان دادگستری
بین‌المللی به آن دیوان ارجاع نمایند.

2- هر یک از دول می‌توانند - در موقع
امضا یا تصویب این کنوانسیون یا الحاق
به آن اعلام نمایند که خود را در مورد

بند فوق ملزم نمی‌داند. سایر دول متعهد در برابر هر دولتی که چنین قیدی (رزرو) را قائل شده باشد - در مورد این مقررات الزامی نخواهند داشت.

3- هر يك از دول متعهد که طبق مفاد بند قبل - قید نموده باشد می‌تواند در هر موقع با اعلام امر به دولتهای نگهدارنده - این قید را مرتفع نمایند.

ماده 15

1- این کنوانسیون در تاریخ 23 سپتامبر 1971 در مونترال جهت امضای دول شرکتکننده در کنفرانس بین‌المللی حقوق هوایی که از هشتم تا 23 سپتامبر 1971 در مونترال تشکیل گردید و از این پس «کنفرانس مونترال» نامیده می‌شود - و بعد از تاریخ 10 اکتبر 1971 برای امضای کلیه دول در لندن و مسکو و واشتگتن مفتوح خواهد بود.

هر دولتی که این کنوانسیون را به موجب بند 3 این ماده قبل از لازم الاجرا شدن آن امضا ننماید - می‌تواند در هر زمان به آن ملحق گردد.

2- کنوانسیون حاضر به تصویب دول امضاکننده خواهد رسید اسناد تصویب و اسناد الحاق نزد دولتهای بریتانیایی کبیر و ایرلند شمالی و اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی و ممالک متحد امریکا که بدین وسیله به عنوان دولتهای نگهدارنده اسناد تعیین می‌گردند - سپرده خواهد شد.

3- این کنوانسیون سی روز پس از تسلیم اسناد تصویب توسط ده دولت امضاکننده که در کنفرانس لاهه شرکت کرده‌اند - به مرحله اجرا درخواهد آمد.

4- برای سایر دول - این کنوانسیون - طبق بند 3 این ماده از تاریخ لازم الاجرا شدن آن یا سی روز پس از تسلیم اسناد تصویب یا الحاق - هر کدام مؤخر باشد، به مرحله اجرا درخواهد آمد.

5- دولتهای نگهدارنده اسناد - تاریخ امضا یا تاریخ اسناد تصویب یا الحاق و تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون و سایر اطلاعات را سریعاً به اطلاع کلیه دول امضاکننده یا ملحق‌شونده به این کنوانسیون خواهند رسانید.

6- این کنوانسیون - بلافاصله پس از لازم الاجرا شدن توسط دولتهای نگهدارنده - طبق ماده 102 منشور ملل متحد و ماده 83 کنوانسیون مربوط به هواپیمایی کشوری بین‌المللی (شیکاگو 1944) به ثبت خواهد رسید.

ماده 16

1- هر يك از دول متعاقد مي‌تواند این کنوانسیون را با اعلام کتبی به دولتهای نگهدارنده - فسخ نماید.
2- شش ماه پس از وصول اعلام فسخ به دولتهای نگهدارنده فسخ نافذ خواهد بود. بنا به مراتب فوق - نمایندگان مختار امضاکننده زیر که دارای اجازه لازم می‌باشد - این کنوانسیون را امضا نمودند.

این کنوانسیون در بیست و سوم سپتامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و يك در شهر مونترال در سه نسخه اصلی هر يك در چهار متن رسمی به زبانهای انگلیسی و اسپانیولی و فرانسه و روسی تنظیم شده است.

پروتکل‌های جلوگیری از اعمال غیرقانونی
خشونت‌آمیز
فرودگاه‌های بین‌المللی هواپیمایی کشوری
(1988)

دولتهای طرف این پروتکل

با توجه به اینکه اعمال غیرقانونی خشونت‌آمیز، امنیت اشخاص را در فرودگاه‌های بین‌المللی هواپیمایی کشوری به خطر می‌اندازد و یا احتمال چنین خطراتی را دربردارد و یا اینکه این اعمال بهره‌برداری امن از چنین فرودگاه‌هایی را به مخاطره می‌افکند و یا احتمال چنین مخاطراتی را دربردارد و از این‌رو اعتماد مردم جهان را نسبت به امنیت این فرودگاه‌ها متزلزل می‌کند و ارائه خدمات هواپیمایی کشوری بی‌خطر و منظم را برای تمام کشورها مختل می‌سازد، **با توجه** به اینکه وقوع این قبیل اعمال موجب نهایت نگرانی برای جامعه بین‌المللی است و با عنایت به اینکه برای جلوگیری از چنین اعمالی اتخاذ تدابیر مقتضی جهت مجازات مرتکبان ضرورت مبرم دارد،

با توجه به اینکه تصویب مقررات تکمیلی برای کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری که در 23 سپتامبر 1971 در مونترآل منعقد گردیده برای مقابله با چنین اعمال غیرقانونی خشونت‌آمیز در فرودگاه‌های بین‌المللی هواپیمایی کشوری ضروری است، به شرح زیر توافق نمودند:

ماده اول

این پروتکل مکمل کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری منعقد شده در 23 سپتامبر 1971 مونترآل (که از این به بعد «کنوانسیون» نامیده می‌شود) بوده و از نظر دول طرف این پروتکل، کنوانسیون و پروتکل به‌عنوان یک سند واحد تلقی شده و مورد تفسیر قرار خواهد گرفت.

ماده دوم

1. عبارت ذیل باید به‌عنوان بند 1 مکرر به ماده 1 کنوانسیون افزوده شود:
«1 مکرر. هرکس که برخلاف قانون و عمداً، با استفاده از هرگونه وسیله،

ماده یا اسلحه‌ای مبادرت به اعمال زیر نماید مجرم شناخته می‌شود:

الف. مرتکب عملی خشونت‌آمیز علیه شخصی در یک فرودگاه بین‌المللی هواپیمایی کشوری گردد که منجر به صدمه جدی یا مرگ او شود یا احتمال آن برود؛
یا

ب. تسهیلات یک فرودگاه بین‌المللی هواپیمایی کشوری یا هواپیمایی مستقر در آن را، که در حال ارائه خدمت نباشد، نابود سازد یا به آنها صدمه جدی وارد آورد و یا مانع ارائه خدمات فرودگاهی شود، مشروط بر اینکه این عمل امنیت آن فرودگاه را به خطر اندازد یا احتمال چنین مخاطراتی را دربرداشته باشد».

2. در بند 2 (الف) ماده 1 کنوانسیون عبارت ذیل باید پس از عبارت «بند 1» افزوده شود:

«یا به بند 1 مکرر»

ماده سوم

عبارت ذیل باید به عنوان بند 2 مکرر به ماده 5 کنوانسیون افزوده شود:

«2 مکرر. هر يك از دول متعاهد همچنين براي اعمال صلاحيت خود جهت رسيدگي به جرايم مذکور در بند 1 مکرر ماده 1 و نیز بند 2 ماده 1، تا آنجا که مربوط به اين جرايم باشد، در مواردی که مظنون به ارتکاب جرم در سرزمين خود او باشد و اين دولت وي را به دولت موضوع بند 1 (الف) اين ماده - آنچنان که در ماده 8 آمده است - مسترد ندارد، تدابير لازم را اتخاذ خواهد نمود».

ماده چهارم

این پروتکل از تاريخ 24 فوریه 1988 در مونترآل جهت امضای دول شرکت کننده در کنفرانس بين المللی حقوق هوایی که از تاريخ 9 تا 24 فوریه 1988 در مونترآل برگزار شده، مفتوح می باشد. پس از تاريخ اول مارس 1988 این پروتکل برای امضای کلیه دول، تا زمان لازم الاجرا شدن آن به موجب ماده 6، در لندن، مسکو، واشنگتن و مونترآل مفتوح خواهد شد.

ماده پنجم

1. پروتکل حاضر به تصویب دول امضاکننده خواهد رسید.
2. هر دولتی که جزء دول متعاهد کنوانسیون نیست، چنانچه همزمان به موجب ماده 15 کنوانسیون آن را تصویب کند یا بدان ملحق شود، می‌توان این پروتکل را تصویب کند.
3. اسناد تصویب نزد دولتهای اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی، بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی، و ایالات متحده امریکا یا نزد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری که بدین‌وسیله به‌عنوان نگهدارندگان اسناد تعیین می‌گردند، سپرده خواهد شد.

ماده ششم

1. با سپردن اسناد تصویب این پروتکل توسط ده دولت امضاکننده، سی‌روز پس از تاریخ سپردن دهمین سند تصویب، پروتکل بین آنان به مرحله اجرا درخواهد آمد، و برای هر دولتی که پس از آن تاریخ اسناد تصویب خود را تسلیم نماید، سی‌روز پس از تاریخ سپردن سند تصویب لازم‌الاجرا خواهد گردید.

2. این پروتکل بلافاصله پس از لازم الاجرا شدن، توسط نگهدارندگان اسناد به موجب ماده 102 منشور ملل متحد و ماده 83 کنوانسیون مربوط به هواپیمایی کشوری بین‌المللی (شیکاگو- 1944) به ثبت خواهد رسید.

ماده هفتم

1. این پروتکل پس از لازم الاجرا شدن برای الحاق دیگر کشورها مفتوح خواهد بود.
2. هر دولتی که جزء دول متعاهد کنوانسیون نیست، چنانچه همزمان به موجب ماده 15 کنوانسیون آن را تصویب کند یا بدان ملحق شود، می‌تواند به این پروتکل ملحق گردد.
3. اسناد الحاق نزد نگهدارندگان سپرده خواهد شد و الحاق سی روز پس از سپردن آن اسناد واجد اثر خواهد بود.

ماده هشتم

1. هر عضو این پروتکل می‌تواند با اعلام کتبی خطاب به نگهدارندگان اسناد، از عضویت در آن انصراف حاصل نماید.

2. شش ماه پس از وصول اعلام انصراف به نگهدارندگان اسناد، انصراف نافذ خواهد بود.
3. انصراف از عضویت در این پروتکل فی‌نفسه به منزله انصراف از عضویت در کنوانسیون نخواهد بود.
4. انصراف از عضویت در کنوانسیون توسط یکی از دول متعهد کنوانسیون که با این پروتکل تکمیل شده است به‌منزله انصراف از این پروتکل نیز می‌باشد.

ماده نهم

1. نگهدارندگان اسناد مراتب ذیل را سریعاً به اطلاع کلیه دول امضاکننده یا ملحق‌شونده به این پروتکل و کنوانسیون خواهند رساند:
 - الف. تاریخ هر امضا و تاریخ تسلیم هر سند تصویب یا الحاق به این پروتکل، و
 - ب. وصول هر اعلام انصراف از این پروتکل و تاریخ آن.
2. نگهدارندگان اسناد همچنین تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل را برطبق ماده

6، به دولتهای فوق‌الاشاره در بند 1 اطلاع خواهند داد.

در تأیید مراتب فوق، نمایندگان
تام‌الاختیار امضاکننده زیر که دارای
اجازه لازم از دولتهایشان هستند این
پروتکل را امضا نمودند.

این پروتکل در بیست و چهارم فوریه
هزار و نهصد و هشتاد و هشت در شهر
مونترآل در چهار متن معتبر به زبانهای
انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی –
که هر کدام در سه نسخه اصلی تنظیم شده
است – انعقاد یافت.