

Rahvusvahelise konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal muudatuste ratifitseerimise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Eesti on ratifitseerinud rahvusvahelise konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal (1963. aasta Tokyo konventsioon¹), mille kohaselt on õhusõiduki registreerinud riik pädev lahendama pardal sooritatud süütegusid.

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi ICAO) juhtimisel lepidi 4. aprillil 2014. aastal rahvusvahelise lennundusõiguse konverentsi tulemusel 88 riigi ja 8 rahvusvahelise organisatsiooni ning akadeemilise esindaja osalusel kokku 1963. aasta Tokyo konventsiooni muudatustes. Selle tulemusel võeti vastu Tokyo konventsiooni muutev Montréali protokoll². Eesti ei ole nimetatud protokolliga liitunud.

Montréali protokoll laiendab riigi õiguspädevust, tunnustades maandumisriigi ja õhusõiduki käitajariigi pädevust teostada menetlusõigust õhusõiduki pardal toime pandud õigusrikkumiste üle. Sellise õiguspädevuse kehtestamine on protokolliga kohaselt kohustuslik ja annab menetlevale riigile õiguse menetlustoimingud teha sõltumata sellest, millises riigis õhusõiduk on registreeritud, kuid seda eeldusel, et konventsiooniosaline on Montréali protokolliga liitunud ja selle menetlusalusel ning protokollikohased tingimused riigisiselt reguleerinud. Protokolliga laiendatakse ka kaitsemeetmeid meeskonnaliikmetele ja pardasaatjatele, kes korda tagavad. Samuti sisaldab protokoll riikidevahelise koostöö, nõuetekohase menetluse ja õiglase kohtlemise tingimusi ning vastutusele võtmise ja hüvitise nõudeõigust riigisiseste reeglite alusel.

Montréali protokoll jõustus 1. jaanuaril 2020. aastal³. Selle on eelnõu kooskõlastamisele esitamise seisuga kinnitanud 48 riiki, mis moodustab üleilmsest lennureisijate mahust üle 33%. Lähiriikidest ja Eestist pärit turistidele sesoonselt populaarsete sihtkohtadega riikidest on protokolliga jõustanud näiteks Soome, Prantsusmaa, Hispaania, Portugal, Malta, Küpros, Egiptus, Türgi jt.

Protokolliga liitumiseks on vaja eelnõu ratifitseerida vastavalt välissuhtlemisseaduse § 6 lõike 1 punktile 2 ja § 25 lõikele 1 ning 1963. aasta Tokyo konventsiooni artikli 20 lõikele 1. Muid riigisiseseid tegevusi ega õigusaktide muutmist eelnõu ratifitseerimise ja protokolliga liitumisega ei kaasne.

1.1. Eelnõu ettevalmistajad

Seaduse eelnõu ning seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi lennundusosakonna juhataja Taivo Linnamägi (tel 639 7607, e-post taivo.linnamagi@kliimaministeerium.ee), õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Anna-Liisa Kotsjuba (tel 625 8998, e-post anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (aili.sandre@just.ee).

Protokolliga teksti ja avaldatava protokolliga eelnõu kavandi tõlkis eesti keelde tõlkebüroo Dussan vandetõlk Erik Tomberg.

¹ Konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal; <https://www.riigiteataja.ee/akt/13150041>.

² Montréali protokoll. https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Final_act_mu.pdf.

³ ICAO teade Montréali protokolliga liitumise kohta. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf.

2. Eelnõu eesmärk

Eelnõu eesmärk on ratifitseerida Montréali protokolliga tehtavad muudatused, millega muudetakse Tokyo 1963. a konventsiooni.

Eesti on ratifitseerinud rahvusvahelise konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal (1963. aasta Tokyo konventsioon⁴), mille kohaselt on õhusõiduki registreerinud riik pädev lahendama pardal sooritatud süütegusid. Kuid konventsiooni kohaldamine võib olla problemaatiline, kui õhusõiduki pardal on korda rikkuv reisija ning õhusõiduk maandub mõne välisriigi territooriumil, mis on erinev õhusõiduki riikkondsusest. Näiteks Läti õhusõidukite registris registreeritud õhusõiduki pardal toimunud vahejuhtumid lennul Tallinnast Hispaaniasse kuuluvad Läti korrakaitseüksuste pädevusse ning Hispaania korrakaitseüksustel on sõnakuulmatute reisijatega seotud toiminguid Hispaania territooriumil keeruline teha.

Põhiprobleem korda rikkuvate reisijatega tegelemisel ongi lüngad rahvusvahelises õigusraamistikus, mis tähendab, et paljusid korrarikkujaid ei saa vastutusele võtta. Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsiooni (edaspidi IATA) statistika kohaselt jäävad 60% sellistest juhtumitest käiguta ning korda rikkuvate ja häirivate reisijate teatatud vahejuhtumite arv õhusõiduki pardal on jätkanud kasvu 32% 2022. aastal ning 15,5% 2023. aastal⁵. Lisaks on Euroopa lennuliiklus COVID-19 pandeemia järel 2024. aasta prognoosi järgi jõudmas 96% 2019. aasta tasemest, mis näitab väga head taastumist ja reisijate arvu kasvu. Suurem reisijate arv võib kaasa tuua aina enam korrarikkumisi, kuna lendamine on muutunud rahaliselt kättesaadavaks ka varasema lennukogemuseta reisijatele.

Eesti on ratifitseerinud õhusõidukite omandiõigust ja tsiviillennunduse ohutust käsitlevad rahvusvahelised konventsioonid⁶, mis on olulised ärilise tsiviillennunduse toimimiseks ja sujuvaks reisiteekonnaks. Mitu rahvusvahelist ühendust, sh Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi EASA) on hiljuti viidanud, et vahejuhtumite arv õhusõiduki pardal korda rikkuvate ja häirivate reisijatega kasvab. Kuigi nende osakaal kogu reisijate arvust on väike, on nende käitumisel ebaproportsionaalne mõju teistele reisijatele, salongipersonalile ja lennundusohutusele. Seetõttu on oluline tagada õigusraamistik ja sõnakuulmatute reisijate vastutusele võtmise võimalus.

Korrarikkumisena õhusõiduki pardal käsitatakse eeskätt meeskonna juhiste korduvat järgimata jätmist, samuti vägivalda meeskonna ja teiste reisijate vastu, ahistamist, verbaalset väärkohtlemist, suitsetamist, ohutuse ja rahvatervise juhiste järgimata jätmist ning muid mässulise käitumise vorme.

Korda rikkuvate reisijatega tegelemine on põhjendatud, sest näiteks õhusõiduki tualettruumis suitsetamine võib olla ohtlik, kuna võib põhjustada tulekahju õhusõiduki pardal. Lisaks võib kaasa võetud alkoholi liigtarbimine põhjustada rasket joovet ja terviserikkeid, mis põhjustab ebamugavusi nii korrarikkujale kui ka kaasreisijatele kuni selleni välja, et ohtliku intsidendi korral võib olla raskendatud õigeaegset väljumine õhusõidukist. Lennunduspersonali ülesanne

⁴ Konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal; <https://www.riigiteataja.ee/akt/13150041>.

⁵ Rikkumiste arv suurenes ühelt vahejuhtumilt 835 lennu kohta 2021. aastal ühe vahejuhtumini 568 lennu kohta 2022. aastal ning 480 lennu kohta 2023. aastal. Andmed IATA kodulehelt <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet--unruly-passengers/>.

⁶ Õhusõidukite omandiõigust ja tsiviillennunduse ohutust käsitlevate rahvusvaheliste konventsioonide ratifitseerimise seadus koos lisadega; <https://www.riigiteataja.ee/akt/24530>.

on reisija toime pandud teoga seotud olukorraga tegelemine lennu ajal õhusõiduki pardal ning sõltuvalt olukorrast anda reisija üle sihtkoha riigi ametivõimudele edasiseks menetlemiseks.

Verbaalset ja kehalist väärkohtlemist mainivate teadete arv 2023. aastal suurenes. Transpordiameti info kohaselt registreeriti 2022. aastal 33 ja 2023. aastal 29 juhtumit väljaspool Eestit, mis võiksid olla Montréali protokolliga kohaldamisalas. Rikkujate vastutusele võtmata jätmine õhonestab hea käitumise tavaid, avaliku korra tagamist ning ühtlasi võib mõjutada ka lennundusohutust. Küsimus ei ole ainult reisijate mugavuses, vaid põhjuses, et erinevate juhtumitega võib kaasneda ohutus- ja turvarisk, mis nõuab kohest ja koordineeritud reageerimist. Eestilt Tokyo konventsiooni ühe osalisena oodatakse seega korda rikkuvate ja häirivate reisijatega kaasnevate olukordade lahendamiseks ka praktikas tegeleda.

Avalikes huvides on seega põhjendatud protokolliga liituda, kuna protokolliga liitumise tulemusel kaasneb teo eest vastutus ning selle tulemusel ka teadlikkus, mis kogumis soodustab ohutumat reisimist ning reisijate ja lennumeeskondade heaolu kasvu.

Protokoll on avaldatud kuues ICAO ametlikus keeles: araabia, hiina, hispaania, inglise, prantsuse ja vene keeles ning antud hoiule ICAOle. Protokolliga võivad liituda kõik ICAO 193 liikmesriiki.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõuga on kavandatud ratifitseerida rahvusvahelise 1963. aastal Tokyos alla kirjutatud konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal (edaspidi *konventsioon*; viide Tokyo, 1963) muudatused.

Konventsioon näeb ette tingimused õhusõidukiga seotud toiminguteks, riikkondsusega seotud asjaolud, pädevuse pardal toimepandud õigusrikkumiste korral, samuti õhusõiduki kapteni pädevuse, meeskonna ja reisijate abistamise ning muud tingimused. Konventsioon ei näe ette rikkumiste täpset sisu ega süüdistuse esitamise või väljaandmise aluseid.

Õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni ja õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmise Montréali protokoll (edaspidi *protokoll*) täiendas konventsiooni jurisdiktsiooni, kuritegude loetelu, reisijate väljaandmise, õhusõiduki kapteni puutumatus, lennuettevõtja kahjude sissenõudmise ja õhusõiduki personaliga seotud tingimustega. Muudatuste eesmärk on anda riikidele volitused tegeleda nende territooriumil maanduvate õhusõidukite pardal olevate korda rikkuvate ja häirivate reisijatega, sõltumata sellest, kus õhusõiduk on registreeritud. See tervikuna tagab võimaluse tegeleda õhusõiduki pardal korda rikkuvate ja häirivate reisijate põhjustatud probleemidega, tagades samal ajal õhusõiduki pardal töötavate meeskondade kaitset.

Konventsiooni (Tokyo, 1963) kohaldatakse osalisriigis registreeritud mistahes õhusõiduki pardal sooritatud tegude suhtes, kui see tegu toimus õhusõidukis lennu ajal⁷, avamere pinnal või mõnel muul väljaspool mis tahes riigi territooriumi asuval alal, välja arvatud juhul, kui konventsiooni III peatükis ei ole sätestatud teisiti. Konventsioon jõustus Eesti suhtes 31. märtsil 1994. aastal.

⁷ Konventsiooni artikli 5 lõike 1 kohaselt loetakse õhusõiduk lennukis olevaks õhusõiduki uste sulgemise momendist kuni ukse avamiseni väljumiseks.

Konventsiooni muudatused jõustusid osalisriikide suhtes 1. jaanuaril 2020. aastal pärast Montréalis 4. aprillil 2014. aastal alla kirjutatud protokollis kehtestatud tingimuse saabumist, s.o kahekümne teise protokolliga heakskiitmiskirja ratifitseerimisest ja hoiuleandmise kuupäevast ICAOle.

Protokoll muudab konventsiooni järgmiselt.

Artiklis 1 määratakse konventsiooni protokolliga muutev kohaldamisala. Selle järgi kohaldatakse konventsiooni õhusõiduki pardal toimepandud süütegude, väärtegude ja tegude suhtes, mis ei pruugi olla õigusrikkumised, aga mis võivad kahjustada või ohustada õhusõidukit või selles viibivaid isikuid või nende vara või mis mõjutab korda õhusõiduki pardal.

Artikkel 1 asendab konventsiooni artikli 1 lõike 3. Uue artikli 1 lõike 3 punktis a määratletakse õhusõiduki lennu mõiste konventsiooni tähenduses, mille kohaselt loetakse õhusõiduk lennus olevaks alates hetkest, mil õhusõiduki kõik välisused on pärast pardale minekut suletud, kuni üks neist õhusõidukist väljumiseks avatakse. Hädamaandumise korral loetakse lend jätkuvaks seni, kuni pädevad asutused võtavad üle vastutuse õhusõiduki ning pardal viibivate isikute ja vara eest.

Lõike 3 punktis b on sätestatud, et kui käitaja päritoluriik ei ole sama, mis õhusõiduki registreerimisriik, loetakse konventsiooni artiklites 4, 5 ja 13 kasutatud mõiste „registreerimisriik“ käitaja päritoluriigiks.

Konventsiooni eelmise määratluse kohaselt oli õhusõiduk lennus olev hetkest, kui käivitatakse mootor stardiks, kuni veeremise lõpuni maandumisel. Muudatusega nähakse seega ette lendamise mõiste käsitus nii, et lend kestab pikemat aega ehk mootori stardi asemel algab lend õhusõiduki kõigi välisuste sulgemisest ja kestab õhusõiduki peatumise asemel esimese välisukse avamiseni.

Konventsiooni eesmärk on kehtestada miinimumnõuded, mis tuleb reguleerida riigisisestes õigusaktides ja selle täitmise eelduseks on reisija põhjustatud teo eest vastutuse määramine. Konventsiooni kohaselt ei tohi reisija oma tegevusega ohustada konkreetse lennu, selle meeskonna või reisijate ohutust. Lennundusseaduse (edaspidi *LennS*) § 27 lõike 3 ja § 28 lõike 3 kohaselt peavad reisijad täitma õhusõiduki meeskonna korraldusi ohutuse ning korra säilitamiseks pardal. Kuigi protokolliga muudetav konventsiooni kohaldamisala on laiem, ei ole vaja selle alusel muuta LennSi ega teisi õigusakte, protokoll selleks osalisriiki ei kohusta.

Artikkel 2 asendab konventsiooni artikli 2, mis piirab konventsiooni kohaldamisala. Ilma selle muudatuseta kohaldataks konventsiooni kõigi artikli 1 lõike 1 kohaste tegude suhtes. Protokollis artiklis 2 on siiski kehtestatud, et ükski konventsiooni säte ei anna õigust ega kohustust võtta tarvitusele meetmeid seoses õigusrikkumistega, mis olemuselt on poliitilised või põhinevad diskrimineerimisel näiteks rassi, usutunnistuse, rahvuse, etnilise päritolu, poliitiliste veendumuste või soo alusel, välja arvatud juhul, kui seda nõuab õhusõiduki või selle pardal olevate isikute või vara ohutus. Varasemas sättes mainiti rassilist ja usulist kuuluvust kui diskrimineerimise aluseid, kuid uus säte laiendab keelatud diskrimineerimise põhjuste loetelu, lisades ka kodakondsuse, etnilise päritolu, poliitilised vaated ja soo. Seega diskrimineerimist mis tahes muul alusel võib pidada keelatud diskrimineerimiseks protokollis artikli 2 tähenduses.

Artikkel 3 asendab konventsiooni artikli 3, mis käsitleb õiguspädevust. Uue artikli 3 lõikes 1 määratakse, millisel riigil on pädevus õhusõiduki pardal toimepandud kuritegude ja muude tegude menetlemise üle. Selles sätestatakse, et (kohtu)alluvuse teostamise õigus on riigil, kus õhusõiduk on registreeritud. See lõige vastab sisuliselt sätte varasemale sõnastusele.

Artikli 3 lõikes 1 *bis* punktis a on sätestatud, et õiguspädevus on õhusõiduki maandumisriigil, kui õhusõiduk, mille pardal on toime pandud õigusrikkumine või muu tegu, maandub tema territooriumile ja teos kahtlustatav on veel pardal. Õiguspädevus on õhusõiduki käitaja päritoluriigil artikli lõike 1 *bis* punkti b kohaselt siis, kui tegu on toime pandud õhusõiduki pardal, mis on ilma meeskonnata renditud (ingl *dry lease*) rentnikule, kelle peamine tegevuskoht või selle puudumise korral püsiv asukoht on selles riigis.

Asendatava artikli 3 lõike 2 kohaselt võtab iga osalisriik vajalikud meetmed kasutusele oma registris oleva õhusõiduki pardal toime pandud õigusrikkumiste üle.

Uue artikli 3 lõige 2 kohustab osalisriiki rakendama vajalikke meetmeid, et laiendada oma pädevust süütegude uurimisele õhusõiduki registriasukoha põhisel. Lähtudes karistusseadustiku 6 lõikest 2, ei kuulu kõik Eesti õhusõiduki pardal toime pandud süüteod karistusõiguse kohaldamisalasse. Praktikas on sellest artiklist tulenevad Eesti karistusõiguse sätted väikese tähtsusega ja üldjuhul ei ole neid rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks vaja muuta.

Uue artikli 3 lõike 2 punktide a ja b järgi kohustab iga osalisriik rakendama vajalikke meetmeid, mis on tarvilikud tema õiguspädevuse laiendamiseks õhusõiduki pardal toime pandud õigusrikkumistele õhusõiduki maandumis- või käitamisriigina. Seda lõiget kohaldatakse kõigi konventsiooni⁸ artikli 1 lõike 1 punkti a kohaste õhusõiduki pardal toime pandud kriminaalkuritegude suhtes.

Õiguspädevus õhusõiduki maandumisriigina rakendub, kui protokolli artikli 3 lõike 2 punkti a alapunkti i kohaselt süüteo toimepanemise koht on eelnev lähtekoht või järgmine kavandatav õhusõiduki maandumiskoht ja õhusõiduk maandub seejärel ühe sellise riigi territooriumile ning teo toimepanija on veel pardal. Õiguspädevust tuleb realiseerida ka sama lõike alapunkti ii järgi, kui õhusõiduki või selle pardal olevate isikute või vara ohutus või hea kord on ohus. Protokollikohase sätte ülevõtmine on kohustuslik, kuid ei too kaasa muudatusi riigisisestes õigusaktides.

Õiguspädevus artikli 3 lõike 2 punkti b järgi õhusõiduki käitajariigina rakendub, kui tegu on toime pandud õhusõiduki pardal, mis on ilma meeskonnata renditud rentnikule, kus on tema peamine tegevuskoht või selle puudumise korral tema alaline asukoht.

Artikkel 3 näeb ette tingimuse juhaks, kui õhusõiduki käitaja päritolu- ja õhusõiduki registrikohane riik on erinev. Selle kohaselt tuleks lähtuda registrikohase riigi käsitusel olukorrast, kus prevaleerib õhusõiduki käitaja registrikohane tegevuskoht.

Artikli 3 lõike 2 *ter* kohaselt peab riik sihtriigina (maandumisriigina) pädevuse rakendamisel võtma arvesse, kas kõnealune tegu on süütegu ka käitaja päritoluriigis. Lõike sisuline tähendus on ebaselge, kuna see ei nõua muid meetmeid peale arvesse võtmise ega sea pädevuse rakendamist sõltuvusse sellest, kas tegu on karistatav ka õhusõiduki käitaja riigis.

Artikli 3 lõige 3 ei välista õiguspädevuse rakendamist riigisisese õiguse järgi.

Artikli 3 *bis* alusel tuleb osalisriigil konsulteerida teiste konventsiooni osalisriikidega, kui talle on teatatud või ta saab muul viisil teada, et üks või mitu konventsiooni osalisriiki uurib sama õigusrikkumist või tegu, kavatseb esitada süüdistuse või menetleb seda kohtus. Säte ei piira

⁸ Eesti on ratifitseerinud Tokyo konventsiooni; <https://www.riigiteataja.ee/akt/13150041>.

osalisriigi konventsiooni artikli 13 kohaseid kohustusi. Konventsioonis on kehtestatud osalisriikide õigused ja kohustused, sh need, mis on seotud kahtlustatavate vastuvõtmise ja üleandmise, vahistamise ja kohtueelse uurimisega.

Artikkel 4 kehtestab osalisriigile registrijärgse riigina kohustuse vältida sekkumist lendava õhusõiduki tegevusse kriminaalmenetlusõiguse teostamiseks õhusõiduki pardal toime pandud õigusrikkumise üle, v.a järgmistel juhtudel:

alapunkt a – õigusrikkumine avaldab mõju tema territooriumil;

alapunkt b – õigusrikkumise tegi selle riigi kodanik või alaline elanik või tehti tema vastu;

alapunkt c – õigusrikkumine avaldab mõju selle riigi julgeolekule;

alapunkt d – rikutakse selle riigi lennureegleid või muid õhuruumi kasutamist üldiselt reguleerivaid tingimusi (nt lendamine piirangualas, lennujuhi korralduste järgimata jätmine);

alapunkt e – alluvusala tingib rahvusvahelisest lepingust tuleneva kohustuse täitmine.

Õhusõiduki kapteni volitused kehtestatakse **3. peatükis**.

Artiklis 5 nähakse ette protokollikohane välistus peatüki kohaldamata jätmiseks nende õigusrikkumiste suhtes, mille on toime pannud või kavatseb toime panna isik õhusõiduki pardal, mis lendab registrikohases õhuruumis või muus piirkonnas väljaspool konventsiooniosaliste õhuruumi ulgumere kohal. Sätteid siiski kohaldatakse, kui eelnev lähtekoht või järgmine kavandatav õhusõiduki maandumiskoht asub muus riigis kui registreerimisriik, ja ka siis, kui õhusõiduk lendab väljaspool registreerimisriigi õhuruumi ning teo toimepanija on samal ajal pardal.

Artikkel 6 viitab lennundusjulgestuse nõuete tagamise vajadusele õhusõiduki pardal. Artikli 6 lõige 1 kehtestab õhusõiduki kapteni õiguse tegutseda mõistlikult ja võtta kasutusele vajalikud meetmed, mh vahistamine, kui tal on põhjust arvata, et isik on toime pannud või hakkab toime panema konventsiooni artikli 1 lõikes 1 nimetatud kuritegu. Artikli 6 lõike 1 alapunktide a-c järgi tuleb mõistlikke meetmeid rakendada järgmistes olukordades:

alapunkt a – õhusõiduki või pardal viibivate isikute või vara ohutuse tagamine või kaitsmine;

alapunkt b – õhusõidukis vajaliku korra tagamine;

alapunkt c – isiku pädevale asutusele üleandmine või õhusõidukist eemaldamine konventsiooni III peatükis sätestatu kohaselt.

Artikli 6 lõige 1 vastab sisult konventsiooni artikli 6 sõnastusele.

Artikli 6 lõige 2 võimaldab õhusõiduki kaptenil nõuda meeskonnalt või ka reisijatelt abi.

Artikli 6 lõige 3 käsitleb pardameeskonna õigust sekkuda ohuolukorda omal algatusel, ent oluline on meeskonnaliikme põhjendatud veendumus, et sellised meetmed on vaja kasutusele võtta kohe õhusõiduki või selles viibivate isikute ohutuse kaitseks õigusvastase sekkumise eest, kui konventsiooniosaliste riikidevahelised kokkulepped seda võimaldavad. Lennuettevõtjad on erinevatest riikidevahelistest kokkulepetest ja tingimustest teadlikud, sh teavitavad erinevatest tingimustest nii IATA-d kui ka riikide lennuväljadel maapealseid teenuseid koordineerivaid lennuväljade esindajaid ning lennuväljade käitajaid.

Artikli 6 lõike 4 kohaselt ei loeta lepinguosalise riigi kohustuseks koostada programmi või tingimusi julgestuse eest tagavatele isikutele või õhusõidukis reisivatele relvastatud pardasaatjatele või sõlmima kahe- või mitmepoolseid lepinguid või kokkuleppeid, millega lubatakse välisriigi relvastatud pardasaatjatel tegutseda oma territooriumil.

Eelnimetatud lõigetes käsitletu on reguleeritud LennSi §-des 30 ja 31, mille järgi õhusõiduki kapten ja meeskond on kohustatud hoolitsema õhusõiduki ning lennukis veetavate reisijate, posti ja lasti eest. Kui õhusõiduk satub hädta, peavad kapten ja meeskond kasutama olemasolevaid vahendeid õhusõiduki ning pardal olevate isikute ning kaupade kaitsmiseks. LennSi § 28 lõike 4 järgi võib kapten keelduda meeskonnaliikme, reisija või lasti pardale võtmisest või kõrvaldada see isik või last pardalt enne lendu või pärast maandumist, et lennuohutust tagada. See sisaldab ka kapteni õigust kasutada seda võimalust õhusõiduki esimeses sobivas maandumiskohas.

LennSi § 32 lõige 2 annab õhusõiduki kaptenile ka õiguse vahistada või kontrollida isikut või kontrollida kaupa korra taastamiseks või ohu tõrjumiseks, kui õhusõiduk on ohus või kui reisijate või meeskonna ohutus seda nõuab. Vahendite, sh jõuvõtete kasutamise saab hinnata iseloomult kaitsvateks, arvestades ohu suurust ja olukorda pardal. Mainitud meetodeid saab kasutada seni, kuni juhtumi lahendamise saab üle anda pädevale asutusele.

LennS ei sätesta täpsemalt, kas võimalik keelatud tegevus toimub asendatava mõiste järgi alles õhusõiduki stardi alguse ja maandumise lõpu vahelisel ajal või protokoll kohaselt uste sulgemise ja avamise vahel. LennSi kohaldamisala ei ole seega piiratud lennus oleva õhusõidukiga, nagu on esialgses konventsioonis.

LennS reguleerib eraldi ka relvastatud pardasaatjatega seotut §-des 54¹–54³.

Artikli 7 lõikes 1 kehtestatakse erandid, millal siiski kohaldatakse vabadust piiravaid meetmeid, mh:

alapunkt a – maandumiskoht asub riigis, mis ei ole selle konventsiooni osaline, ja selle riigi pädevad asutused keelduvad isiku maale lubamisest, kuigi asjakohaseid meetmeid isiku pädevatele asutustele üleandmiseks rakendati;

alapunkt b – õhusõiduk hädamaandub, mis ei võimalda isikut üle anda;

alapunkt c – isik nõustub jätkama lendu vabadust piiravate meetmetega.

Artikli 7 lõike 2 järgi tuleb kaptenil kõnealuste meetmete kasutamisest koos üksikasjadega pädevatele asutustele esimesel võimalusel enne maandumist teada anda.

Artikkel 8 annab kaptenile kaalutusõiguse teo toime pannud isiku või isiku, kelle puhul on alust arvata tema kavatsusest rikkuda ohutusreegleid, sh korda, pardalt eemaldamiseks. Sarnaselt eelmise artikli lõikega 2 tuleb üksikasjadest pädevaid asutusi teavitada.

Artikli 9 lõike 1 järgi võib kapten konventsiooniosalises riigis üle anda isiku, kelle suhtes on tal alust arvata õhusõiduki pardal toime pandud teos, mis kapteni hinnangul on raske õigusrikkumine. Kapteni hinnang lähtub temale pandud kohustusest tagada lennuohutus ja kontroll õhusõiduki üle (mis tuleneb ka LennSi § 28 lõikest 1 ja § 29 lõike 1 punktist 1). Sama artikli lõike 2 alusel, kui kaptenil on kavatsus isik üle anda, tuleb üksikasjadest pädevaid asutusi ette teavitada koos asjakohaste andmete ja tõenditega. Selline kohustus on reguleeritud ka LennSi § 32 lõikes 3. Praktikas on õhusõiduki registreerimisriigi õigusaktid nimetatud kohustuse täitmiseks kõige olulisemad. Õhusõiduki kapteni subjektiivsel ettekujutusel põhinev hinnang võib ühel juhul viia vastuolulise olukorrani üksikisiku õiguste seisukohalt, kui nt kultuurilised erinevused mõjutaksid sellist hinnangut. Küll aga on selline olukord pigem ebatõenäoline, kuna see ei oleks ka lennufirma kui kapteni tööandja huvides ning ühtib kapteni vastutuse ja kohustustega. Eelmainitud artiklid ei too kaasa muudatusi õigusaktides.

Artikkel 10 sisaldab keeldu õhusõiduki kaptenit, teisi meeskonnaliikmeid, reisijaid, lennul reisivaid relvastatud pardasaatjaid, õhusõiduki omanikku või õhusõiduki käitajat kohtus

vastutusele võtta. Artikkel võimaldab jätta vastutusele võtmata isiku, kes on protokolli kohaselt rakendanud tarvilikke meetmeid korda rikkuvate reisijate suhtes. Artikkel ei too kaasa muudatusi õigusaktides.

Protokolli 4. peatükk käsitleb õhusõiduki kaaperdamisega seotut. **Artiklis 11** tuuakse välja osalisriigi kohustus taastada kontroll õhusõiduki üle koos reisi jätkamise lubamisega meeskonnale ja reisijatele.

Protokolli 5. peatükis tuuakse välja riikide volitused ja kohustused. **Artikli 12** järgi tuleb konventsiooniosalises riigis registreeritud õhusõiduki kaptenil lubada õhusõiduki pardalt süüteos kahtlustatava või süüteo toime pannud isiku protokolli artikli 8 lõike 1 järgi (teo tagajärjel või kahtluse olemasolul) eemaldada.

Artiklis 13 reguleeritakse menetluspõhimõtted ja reeglid, mis vastavad Eesti õigusaktides kehtestatud, sh tagavad menetlusosalisele võimaluse pidada sidet päritoluriigi esindajaga. Samuti on oluline, et riik teatab õhusõiduki registrikohast riiki ja samuti kinnipeetava isiku kodakondsusriiki õiguspädevuse teostamise otsusest.

Artikkel 14 võimaldab sellise isiku, kes ei ole sihtkohariigi kodanik või alaline elanik ning sihtkohariik maandumisriigina ei soovi tegu toime pannud isikut vastu võtta, saata selle riigi territooriumile, mille kodanik või alaline elanik ta on, või selle riigi territooriumile, kust ta oma lendu alustas. Tegemist on tagasisaatmisega, mida reguleerib väljasõidukohustuse ja sissesõidukeelu seadus.

Artikli 15 kohaselt tuleb lubada teo toime pannud isikul jätkata reisi sihtkohta, v.a juhul, kui maandumisriigi õigusruum tingib vajaduse isiku kohalolekuks väljaandmise või kriminaalmenetluse eesmärgil. Sama artikli lõike 2 järgi tuleb teo toime pannud isikut kohelda samaväärselt, sh menetluslikult, nagu sama riigi kodanikke.

Artiklis 15 bis julgustatakse kõiki konventsiooni osalisriike rakendama vajalikke meetmeid kriminaal-, haldus- või muude õiguslike menetluste algatamiseks protokolli artikli 1 lõikes 1 nimetatud teo toime pannud isiku suhtes eelkõige, kui ta:

alapunkt a – kasutas füüsilist vägivalda meeskonnaliikme suhtes või on teda ähvardanud;

alapunkt b – keeldus täitmast õhusõiduki kapteni või tema nimel antud seaduslikku juhust, mille eesmärk on kaitsta õhusõiduki või pardal olevate isikute või vara ohutust.

Sama artikli lõikes 2 rõhutatakse, et konventsioon ei mõjuta iga osalisriigi õigust kehtestada või säilitada oma riigisisestes õigusaktides asjakohaseid meetmeid, et karistada õhusõiduki pardal toime pandud korda rikkuvate ja allumatute tegude eest.

Protokolli 6. peatükis kehtestatakse muud sätted. **Artikli 16** lõige 1 käsitleb konventsioonikohast riikidevahelist väljaandmist. Isiku väljaandmisel tuleb õhusõiduki pardal toime pandud kuritegusid käsitleda nii, nagu oleks need toime pandud tavapärasel sündmuskohal ja lisaks nende osalisriikide territooriumil, kes on kohustatud oma õiguspädevust teostama kõnealuse kuriteo suhtes artikli 3 lõigete 2 ja 2 bis kohaselt. See säte erineb asendatavast artikli 16 lõikest 1, mis sätestab, et osalisriigis registreeritud õhusõiduki pardal toime pandud õigusrikkumiste puhul tuleb menetleda selle riigi õiguse vastu suunatud õigusrikkumist. Käsitus seega sisaldab lisaks õhusõiduki registrikohasele riigile ka uusi kohaldamisala aluseid maandumisriigi ja õhusõiduki käitajariigina. Artikli 16 lõike 2 kohaselt tähendab see, et isiku väljaandmise eest ei vastuta mitte ainult registreerimisriik, vaid ka maandumisriik ja õhusõiduki käitaja päritoluriik.

Artikliga 17 täpsustatakse konventsiooni artiklit 17, andes osalisriikidele korralduse võtta nõuetekohaselt arvesse lennutranspordi ohutust ja lennujuhtimist eesmärgiga tegutseda nii, et vältida tarbetut õhusõiduki, reisijate, meeskonna või lasti hilinemist uurimis- ja kinnipidamismeetmete kasutamise korral või muul viisil kohtualluvust rakendades, mis on seotud õhusõiduki pardal toime pandud teoga. Osalisriigi jaoks on oluline oma kohustusi täites või konventsioonis lubatud kaalutusõigust kasutades tegutseda kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate kohustuste ja vastutusega. Artikkel ei too kaasa muudatusi õigusaktides.

Artikkel 18 näeb osalisriikidele ette kohustuse ühiste organisatsioonide asutamisel, mis käitavad õhusõidukeid, kuid mis ei ole registreeritud üheski osalisriigis, teavitada ICAOd õhusõiduki registrikohase riigi määratlemisest konventsiooni kohaldamiseks. Kuigi olukord Eesti kontekstis võib olla ainuüksi teoreetiline, siis selliseid ühendusi võivad ELi-välised ICAO liikmesriigid eri regioonides siiski asutada.

Artikli 18 bis kohaselt ei välista konventsioon õigust nõuda tekkinud kahju hüvitamist isikult, kes on riigisisese õiguse alusel protokolli artikli 8 või 9 kohaselt õhusõidukist eemaldatud või sellest üle antud. Eestis on kahju õigusvastase tekkimise ning hüvitamise, sh tahtliku või ettevaatamatusest tekitatud kahju hüvitamise ning heastamise alused reguleeritud võlaõigusseaduses ning teistes seadustes. Kahju hüvitamine, nt lennu hilinemisest tuleneva rahalise kahju hüvitamine, on seega võimalik, kui kahju tekitati karistatava teoga. Artikkel ei too kaasa muudatusi õigusaktides.

Protokolli 7. peatüki artiklites 19–26 esitatakse lõppsätted, sh ametlikud keeled, versioonide ühtne autentsus tõlgendamise puhul, allkirjastamine, ratifitseerimine, heakskiitmine ja ühinemine, samuti jõustumine, lõpetamine ja vaidluste lahendamine, kui osalisriik esitab avalduse, et vaidlused lahendataks erimeelsuste korral vahekohtus. Oluline on mainida artikli 25 kohast välistust, et konventsiooni suhtes ei saa esitada reservatsioone, v.a artiklis 24 sätestatud juhul (vaidluste lahendamine vahekohtus). Artiklid ei too kaasa muudatusi õigusaktides.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus ei võeta kasutusele uusi termineid, mida riigisisestes õigusaktides varem ei ole kasutatud.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu ei ole vastuolus ELi õigusega.

6. Seaduse mõjud

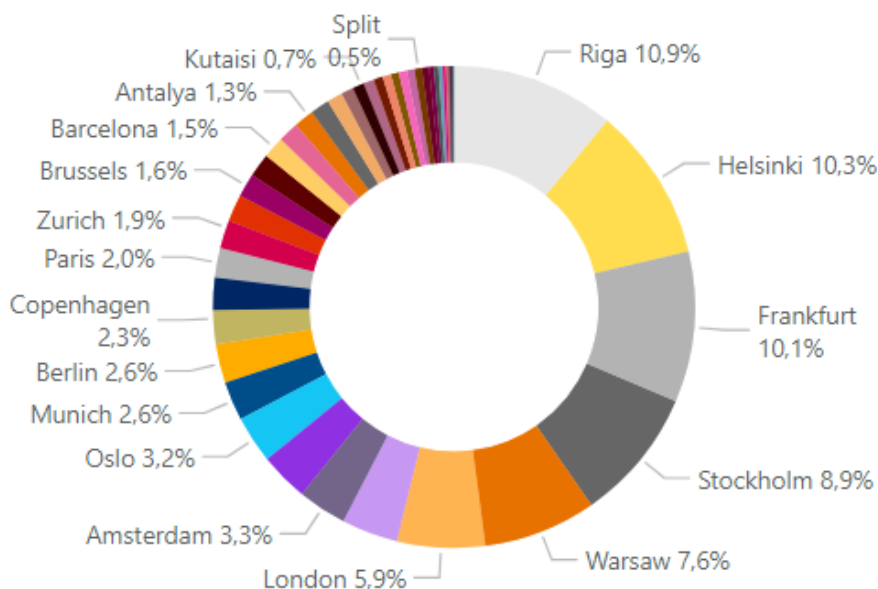
Konventsiooni (Tokyo 1963) on ratifitseerinud suurem osa ICAO liimesriikidest, s.o 193 riigist 187 riiki, sh Eesti, ent ei ole protokolliga liitunud. Protokoll jõustus 1. jaanuaril 2020. aastal ning selle on eelnõu kooskõlastamisele esitamise seisuga kinnitanud 48 riiki, mis moodustab üleilmsest lennureisijate mahust üle 33%. Lähiriikidest ja Eestist pärit turistidele sesoonselt populaarsete sihtkohtadega riikidest on protokolliga jõustanud Soome, Prantsusmaa, Hispaania, Portugal, Malta, Küpros, aga ka Egiptus ning Türgi jt. Seega on võimalik protokollikohaseid muudatusi rakendada ka realselt.

Protokolli vajalikkus seisneb eeskätt õhusõiduki pardal sooritatud tegudes, mis tervikuna mõjutab reisikogemust ja lennuohutuse tagamist õhusõiduki pardal. Esinemissageduse poolest on suurim probleem suitsetamine tualettruumides, millele järgnevad e-sigarettide suitsetamine,

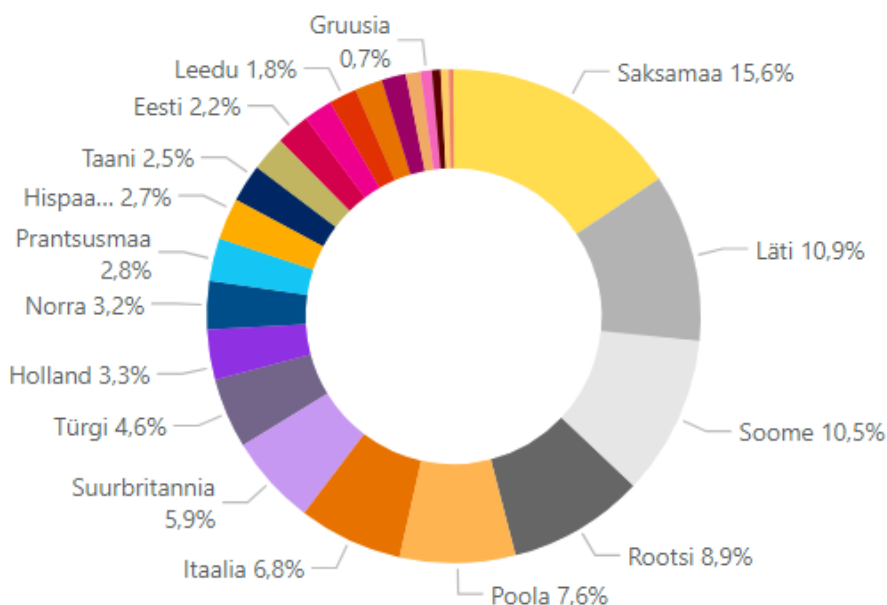
turvavööde kinnitamata jätmise, käsipagasi ekslik paigutamine ning kaasa toodud alkoholi kohapeal tarvitamine. Kasvamas on ka füüsilise väärkohtlemise juhtumid (0,036 juhtumit 1000 lennu kohta 2021. aastal võrreldes 0,058-ga 2022. aastal) ja verbaalselt solvava käitumise kaasused (0,137 2021. aastal võrreldes 0,220-ga 2022. aastal).⁹

2023. aasta regulaarliinide statistika¹⁰ liikumisel Eestist teistesse linnadesse (graafik 1) ja riikidesse (graafik 2):

Graafik 1



Graafik 2



Protokolliga liitumisel heakskiidetavad muudatused kohalduvad kõikidele protokolliga ühinenud riikidele. Protokolliga liitumine ei too kaasa riigisiseseid seadusandlikke muudatusi, vajalikud sätted kohtualluvuse, menetlemise pädevuse, erinevate koosseisude põhjal menetluste tegemine on riigisisestes õigusaktides reguleeritud.

⁹ ICAO tööpaber https://www.icao.int/SAM/Documents/2023-RAAC17/RAAC17_WP41_IATA%20Unruly%20Passengers.pdf.

¹⁰ ASi Tallinna Lennujaam andmed.

Protokolliga liitumisel võib Eesti riigi õiguspädevuse iseseisvat tähtsust eeldada väikeseks, kuid see on valdkondlikult oluline täiendus ohutusalaste tingimuste ja korra tagamiseks õhusõiduki pardal. Kehtivates õigusaktides on õiguslik pädevus ja menetlusalsed reguleeritud, et õhusõiduki pardal sooritatud teo eest vastutusele võtta. Samuti kahandab protokollkohastel tingimustel karistatavate tegude menetlemise praktilist tähtsust asjaolu, et kuritegude menetlemise pädevus üldiste sätete ja aluste põhjal on reguleeritud protokolliga liitunud riikides ka ilma protokollist tulenevate tingimusteta vastavalt konventsioonile (Tokyo 1963), millega on enamik ICAO liikmesriike juba liitunud. Täiendus seisneb selles, et protokolliga liitumisel võimaldavad protokollsi tingimused edaspidi menetleda õhusõiduki pardal toime pandud tegusid, kui selline õhusõiduk kapteni otsusel Eestis maandub.

Riikidevahelises koostöös ja läbirääkimismenetluses saavad pädevad asutused alati hinnata, millistel tingimustel on teoga seotud asjaolusid kõige sobivam menetleda, millisel juhul tuleb hinnata eeluurimise vajalikkust ning teoga seotud tagajärgedega tegelemise võimalusi teises riigis kui reisija päritoluriik.

Õhusõiduki pardal toime pandud tegude ring, kus Eestil tekib menetlemise pädevus maandumisriigi või käitaja päritoluriigina, on praktikas piiratud ja on seotud ohutuse tagamisega õhusõiduki pardal või pardal viibivate isikute või vara ohutuse ja korra tagamisega. Seetõttu võib õigustatult pidada selliste juhtumite toimumise ja seega menetluste osakaalu praktikas pigem väikeseks, ent märgiliselt oluliseks.

Euroopa Liit on välja andnud üksikasjalikud määrused lennuohutuse ja tsiviillennunduse julgestusvaldkonnas (võtmemäärused on nn EASA alusmäärus (EL) 2018/1139 jt määrused). Korda rikkuvatele reisijatele on teataval määral viidatud nii nimetatud määruses kui ka lennumeeskonna koolituse kontekstis nn lennutegevuse määruses (EL) nr 965/2012 ning lennundusjulgestusega seotud määrustes, kus reguleeritakse peamiselt tehnilisi tingimusi lennuettevõtjatele, lennujaamadele, pilootidele ja meeskonnaliikmetele. Lisaks võivad ELi liikmesriigid kohaldada viidatud määruste põhinõuetest rangemaid meetmeid. Seega puudub vastuolu protokolliga liitumiseks lennundusohutuse kontekstis.

Valdkonna edendamiseks ja korra tagamise tähtsustamiseks õhusõidukite pardal on ICAO koostanud juhised reisijate tekitatud ahistamise ja sellega toimetuleku kohta. ICAO teeb regulaarselt ka uuringuid selle kohta, millised halduskaristused või muud sarnased korraldused on ette nähtud osalisriikidele korda rikkuvate reisijatega seotud probleemiga tegelemiseks.

Samuti avaldab IATA oma veebilehel¹¹ juhiseid ja parimaid tavasid reisijate ahistamise vältimiseks, kuna organisatsioon ühendab enamiku lennuettevõteteid üle maailma ja suurendab teadlikkust valdkonnas esinevatest probleemidest liikmesriikides.

Protokollsi ratifitseerimisega kaasneb positiivne mõju lennuohutusele, sest õhusõiduki pardal ohutuse ja korra säilitamiseks meeskonna korralduste täitmata jätmisel on võimalik reisija realselt tehtu eest vastutusele võtta, sh lennureis katkestada ja teha vahemaandumine, kui see on ohutustingimuste täitmiseks vältimatu, ning korda rikkunud reisija riigi võimudele üle anda. Kui olukord pardal võimaldab, võib lennureisi ka lõpetada ja korda rikkunud reisija riigi ametivõimudele üle anda pärast sihtkohta saabumist.

Montréalisi protokolliga liitumisega ei kaasne lennundussektorile ega reisijatele rahalisi lisakohustusi. Muudatus ei nõua ka lennunduspersonalisi täiendkoolitamist, sest

¹¹ IATA veebileht; <https://www.iata.org>.

lennunduspersonal on erinevate ohuolukordade jaoks koolitatud ja ette valmistatud. Samuti on protokolliga liitumist hinnanud Siseministeerium korrakaitse tagamisega seotud aluste pinnalt ning kinnitanud riigisisese õigusruumi ja menetlusaluste olemasolu piisavust. Protokolliga liitumise järel on oluline intsidente vältida (ennetamine) ja vajaduse korral teole ka reageerida (rahatrahv või karistamine, mis on jäetud riigi ülesandeks).

Muudatuste ratifitseerimisega ei kaasne uusi kohustusi ettevõtjatele, sh lennuettevõtetele või lennujaamade käitajatele, sest lennuohutuse tagamise tingimusi ja kohustusi ei muudeta. Seega ei kaasne ümberkorraldusi lennuettevõtete töös.

Muudatuste ratifitseerimise järel ei lisandu olulist töökoormust ka riigi ametiasutustele, kuna eelnõu esitajale ei ole teada tõsisemaid olukordi õhusõidukite pardal, mille järel oleks Tallinnasse maandumisel tulnud reisija ametivõimudele üle anda. See ei tähenda, et selliseid olukordi ei ole esinenud, aga nendest ei ole riigi lennundusasutusi teavitatud.

Transpordiameti info kohaselt registreeriti Eesti lennuühendustega seotud lennuettevõtetes 2022. aastal 33 ja 2023. aastal 29 juhtumit väljaspool Eestit, mis võiksid olla Montréali protokolliga kohaldamisalas. Seega üldistades võib analoogia põhjal taolisi juhtumeid aastas esineda kuni 30. Selline juhtumite menetlemise koormus ei eelda olulist töökoormuse kasvu ASile Tallinna Lennujaam, Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsile, Transpordiametile, Politseija Piirivalveametile ega teistele valitsussektori asutustele.

Protokoll ei sisalda sätteid aruandluse või välislepingust tulenevate kohustuste täitmise jälgimise andmete esitamise kohta ICAOle ega osalisriigile. ICAO protokolliga hoiulevõtjana peab teavitama teisi osalisi, allakirjutanud ja ühinevaid riike igast uuest allakirjutamisest ja liitumisest.

Muudatuste ratifitseerimisest teavitab lennundussektorit Kliimaministeerium, samuti IATA ja Euroopa Tsiviillennunduse Konverentsi esindajaid ning koostöös Välisministeeriumiga esitatakse avaldus ICAOle protokolliga liitumise kohta.

Sotsiaalsed mõjud

- Protokolliga liitumine ei loo reisijatele lisakohustusi.
- Protokolliga liitumine parandab töökeskkonna tingimusi ja tööohutust, võrdõiguslikkuse ja inimõiguste täieliku tagamise tingimusi reisijateveoga tegelevates lennuettevõtetes, kuna tekib lisavahend, millega mõjutada diskrimineeriva suhtumise ja väärkohtlemise lõpetamist ning korrariikkuja tegevust õhusõiduki pardal.
- Protokolliga eesmärkide seas on hea käitumise tagamine ja korra rikkumise ennetamine, seega teavitustöö kaudu nii lennupileti ostmisel kui ka lennureisile eelneval ohutustingimuste tagamise juhendamisel pardal on võimalik parandada lennureisijate teadlikkust lennuohutust käsitlevatest eeskirjadest ja nõuetest, mis on olulised ärilise tsiviillennunduse toimimiseks ja sujuvaks reisiteekonnaks. Kui reisijad on teadlikud õhusõiduki pardal korra rikkumise ja häirimise tagajärgedest, sh võimalikest rahalistest nõuetest, kui sellega võib kaasneda vara kahjustamine, on tõenäoline, et rikkumiste arv ei kasva, vaid väheneb.
- Sujuva reisiteekonnaga kaasneb ajakavakohane lend ilma hiline miseta. Hiline misega lisanduks aja- ja ressursikulu reisijatele, lennumeeskonnale (kelle tööaeg on limiteeritud), lendu teenindavale lennuväljale, lennujuhtidele ja maapealsete teenuste pakkujatele lennuväljal, kus inimesed töötavad sageli graafikute alusel.
- Protokolliga liitumine võib kaasa tuua lennuettevõtete rahalised nõuded korda rikkuvate reisijate vastu teatud kulude katmiseks, kui leiab tõendamist reisija pahatahtlik tegevus korra ja ohutustingimuste või vara rikkumisel. Nii rahalised kui ka mitterahalised nõuded korda rikkunud reisija vastu võivad olla seotud erinevate juhtumitega, nt suitsetamine, vara

rikkumine või rünne, sh füüsiline või vaimne väärkohtlemine, lennunduspersonali vastu, või äärmuslikel juhtudel ka vahemaandumine ja reisija üleandmine ametivõimudele.

Hariduse, kultuuri ja spordi mõjud

- Puuduvad mõjud haridusele ja teadusvaldkonnale, kultuurile ja spordile.

Majanduslikud mõjud

- Kaudne positiivne mõju avaldub ettevõtete jätkusuutlikkusele, konkurentsile, innovatsioonile ja väliskaubandusele, kuna Eestiga seotud lennuliine teenindavad lennuettevõtjad on kohustatud rakendama protokollikohaseid tingimusi. See tervikuna tähtsustab valdkonda, suurendab lennuettevõtjate kui tööandjate atraktiivsust tööjõuturul ja pöörab olulist tähelepanu lennuohutusele, mis mh suurendab Eesti lennuettevõtete konkurentsivõimet ja atraktiivsust võrreldes riikidega, kus protokolliga ei ole liitunud.
- Muudatusega ei kaasne olulist mõju halduskoormusele, sest Eestiga seotud lennuettevõtete raporteeritud juhtumite arv välismaal on väike (2022. aastal 33 ja 2023. aastal 29 juhtumit), ent mõistlikult tuleb eeldada samaväärses suurusjärgus juhtumeid lennureisil Eestisse, kus Eesti ametitel tekib kohustus juhtumeid menetleda. Vajalikud vahendid ja ressursid on rahvusvahelisi reise teenindavas Tallinna lennujaamas tagatud, vajaduse korral on võimalik kaasata ka politsei üksusi.
- Puudub mõju põllu-, metsa- ja kalamajandusele ning toiduainete tööstusele.

Keskkonnamõjud

- Protokolliga liitumine ei avalda mõju keskkonnale.

Riigivalitsemise mõjud

- Puudub mõju riigieelarve tuludele ja kuludele.
- Puudub mõju keskvalitsuse töökorraldusele, kohalikele omavalitsustele.

Infotehnoloogia ja infoühiskonna mõjud

- Puuduvad mõjud infotehnoloogilistele arendustele, elektroonilisele sidele ja teenustele, e-riigile, küberkaitsele ning küberhügieenile.

Mõju riigikaitsele ja välissuhetele

- Puudub mõju riigikaitsele.
- Protokolliga liitumine toob kaasa kaudse positiivse mõju suhetele välisriikidega ja rahvusvaheliste organisatsioonidega, sest konventsiooni rakendamine koos protokolliga peegeldab riigi positiivset suhtumist kehtivatesse ülemaailmsetesse ohutusalastesse nõuetesse ja nende tingimuste tagamisse riigi kaudu. ICAO tasandil eeldatakse ja oodatakse, et riigid täidavad kõiki rahvusvaheliselt kokkulepitud lennuohutuse tagamisega seotud reegleid ja kokkuleppeid, mis lennundussektorit edendavad.

Mõju siseturvalisusele

- Puudub otsene mõju siseturvalisusele ja sisejulgeolekule. Kaudselt soodustab korra tagamise vajadusele viitamine head käitumist lisaks õhusõiduki pardal ka igapäevases elus.

Mõju regionaalarengule

- Puudub mõju regionaalarengule või kohaliku tasandi võimalustele osaleda poliitikakujundamises.

7. Seaduse rakendamise seotud tegevused, vajalikud kulud ja seaduse rakendamise eeldatavad tulud

Seaduse kohene rakendamine ei too kaasa riigieelarvelisi lisatulusid ega -kulusid. Samuti ei ole seaduse rakendamine seotud lisategevustega ühegi ministeeriumi valitsemisalas.

Eeldatavad tulud on mitterahalised.

Välisministeerium koostöös Kliimaministeeriumiga teavitab protokolliga liitumisest töö korras, saates hoiuleandmise kirja ICAOle ning tehes teavituse IATAle.

8. Rakendusaktid

Seaduse rakendamiseks ei ole vaja muuta riigisiseseid õigusakte ega koostada rakendusakte.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras.

Lepingu muudatused jõustusid osalisriikide suhtes 1. jaanuaril 2020. aastal.

10. Eelnõu kooskõlastamine ja huvirühmade kaasamine

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi EIS kaudu Justiitsministeeriumile, Siseministeeriumile ja Välisministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Transpordiametile ja Eesti Lennundusklastreile.