Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni egiidi all 26. märtsist 4. aprillini 2014 Montréalis toimunud rahvusvahelise lennuõiguse konverentsi, mille eesmärk oli arutada õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni (Tōkyō, 1963) muutmist, lõppakt

4. aprill 2014, Montréal

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni egiidi all 26. märtsist 4. aprillini 2014 Montréalis toimunud rahvusvahelise lennundusõiguse konverentsi, mille eesmärk oli arutada õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni (Tōkyō, 1963) muutmist, lõppakt

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni egiidi all toimunud rahvusvahelise lennundusõiguse konverentsi täievolilised esindajad kohtusid 26. märtsist 4. aprillini 2014 Montréalis eesmärgiga arutada õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni (Tōkyō, 1963) muutmist.

Konverentsil olid esindatud järgmise 88 riigi valitsused, kes esitasid nõuetekohased volikirjad:

Albaania Vabariik

Alžeeria Demokraatlik Rahvavabariik

Ameerika Ühendriigid

Angola Vabariik

Araabia Ühendemiraadid

Argentina Vabariik

Aserbaidžaani Vabariik

Austraalia

Austria Vabariik

Boliivia Paljurahvuseline Riik

Botswana Vabariik

Brasiilia Liitvabariik

Burkina Faso

Burundi Vabariik

Cabo Verde Vabariik

Colombia Vabariik

Côte d’Ivoire’i Vabariik

Dominikaani Vabariik

Ecuadori Vabariik

Egiptuse Araabia Vabariik

Ekvatoriaal-Guinea Vabariik

Fidži Vabariik

Filipiini Vabariik

Ghana Vabariik

Guinea Vabariik

Haiti Vabariik

Hiina Rahvavabariik

Hispaania Kuningriik

Iisraeli Riik

India Vabariik

Indoneesia Vabariik

Itaalia Vabariik

Jaapan

Jamaica

Jordaania Hašimiidi Kuningriik

Kambodža Kuningriik

Kameruni Vabariik

Kanada

Katari Riik

Keenia Vabariik

Kongo Vabariik

Korea Vabariik

Kreeka Vabariik

Kuuba Vabariik

Kuveidi Riik

Leedu Vabariik

Lesotho Kuningriik

Lõuna-Aafrika Vabariik

Madagaskari Vabariik

Madalmaade Kuningriik

Mali Vabariik

Malta Vabariik

Maroko Kuningriik

Mauritaania Islamivabariik

Mehhiko Ühendriigid

Namiibia Vabariik

Nepali Demokraatlik Liitvabariik

Nigeeria Liitvabariik

Nigeri Vabariik

Omaani Sultaniriik

Paraguay Vabariik

Peruu Vabariik

Poola Vabariik

Portugali Vabariik

Prantsuse Vabariik

Rootsi Kuningriik

Saksamaa Liitvabariik

Saudi Araabia Kuningriik

Senegali Vabariik

Sierra Leone Vabariik

Singapuri Vabariik

Sloveenia Vabariik

Soome Vabariik

Sudaani Vabariik

Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik

Svaasimaa Kuningriik

Šveitsi Konföderatsioon

Taani Kuningriik

Tansaania Ühendvabariik

Togo Vabariik

Tšaadi Vabariik

Tšehhi Vabariik

Tšiili Vabariik

Türgi Vabariik

Uganda Vabariik

Uruguay Idavabariik

Uus-Meremaa

Venemaa Föderatsioon

Järgmist kaheksat rahvusvahelist organisatsiooni ja üht akadeemilist asutust esindasid vaatlejad:

Aafrika Tsiviillennunduse Komisjon (AFCAC)

Aafrika ja Madagaskari Lennuohutusamet (ASECNA)

Araabia Tsiviillennunduse Komisjon (ACAC)

Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (IATA)

Rahvusvaheline Lennupilootide Ühenduste Liit (IFALPA)

Rahvusvaheline Lennunduskindlustusettevõtjate Liit (IUAI)

Ladina-Ameerika Õhu- ja Kosmoseõiguse Assotsiatsioon (ALADA)

ÜRO narkootikumide ja kuritegevuse büroo (UNODC)

McGilli Ülikool

Konverentsi avas Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu esimees dr Olumuyiwa Benard Aliu.

Konverents valis presidendiks pr Tan Siew Huay (Singapur) ja lisaks järgmised asepresidendid:

Esimene asepresident hr Levers Mabaso (Lõuna-Aafrika Vabariik)

Teine asepresident hr Michael Jennison (Ameerika Ühendriigid)

Kolmas asepresident dr Norberto Luongo (Argentina)

Neljas asepresident dr Małgorzata Polkowska (Poola)

Viies asepresident tema kõrgus prints Turki Bin Faisal Al Saud (Saudi Araabia)

Konverentsi peasekretäriks oli Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni õigusküsimuste ja välissuhete büroo direktor hr John Augustin. Teda abistasid vanemjurist dr Jiefang Huang, kes oli täitevsekretär, juristid hr Andrew Opolot ja hr Christopher Petras, kes olid asesekretärid, ning jurist pr Marla Weinstein, kes oli abisekretär. Konverentsiteenuseid osutati haldus- ja teenuste büroo direktori dr Fang Liu juhtimisel, keda abistasid teabehalduse ja üldhaldusteenuste direktori asetäitja hr James Wan ja teised organisatsiooni ametnikud.

Konverentsil moodustati täiskogu komisjon, mille eesistujaks oli pr Tan Siew Huay (Singapur), ning järgmised komisjonid ja rühmad:

Volikirjade komisjon

Esimees: hr Obaid Saif Al Nuaimi (Araabia Ühendemiraadid)

Liikmed: Araabia Ühendemiraadid

Colombia

Indoneesia

Kanada

Soome

Redaktsioonikomisjon

Esimees: hr Levers Mabaso (Lõuna-Aafrika Vabariik)

Liikmed: Ameerika Ühendriigid

Araabia Ühendemiraadid

Argentina

Austraalia

Brasiilia

Burkina Faso

Ghana

Hiina

India

Jaapan

Jamaica

Kanada

Korea Vabariik

Lõuna-Aafrika Vabariik

Madalmaad

Mauritaania

Namiibia

Prantsusmaa

Soome

Uruguay

Venemaa Föderatsioon

Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (IATA)

Rahvusvaheline Lennupilootide Ühenduste Liit (IFALPA)

Preambuli ja lõppsätete komisjon

Esimees: hr John Thachet (Kanada)

Liikmed: Ameerika Ühendriigid

Ecuador

Fidži

Hiina

Jordaania

Kanada

Katar

Kongo

Korea Vabariik

Nigeeria

Paraguay

Portugal

Saksamaa

Taani

Togo

Tšiili

ÜRO narkootikumide ja kuritegevuse büroo (UNODC)

Parda julgestustöötajate erirühm ja esimehe sõbrad

Esimehed: hr Terry Olson (Prantsusmaa)

pr Tan Siew Huay (Singapur)

Liikmed: Ameerika Ühendriigid

Argentina

Colombia

Egiptus

Filipiinid

Hiina

Itaalia

Jaapan

Kanada

Keenia

Kuuba

Lõuna-Aafrika Vabariik

Prantsusmaa

Saudi Araabia

Sudaan

Šveits

Rahvusvaheline Lennupilootide Ühenduste Liit (IFALPA)

Jurisdiktsiooni rühm

Esimees: hr Mark Rodmell (Ühendkuningriik)

Liikmed: Ameerika Ühendriigid

Boliivia Paljurahvuseline Riik

Hiina

Hispaania

Jamaica

Kuveit

Mehhiko

Namiibia

Nigeeria

Prantsusmaa

Saksamaa

Singapur

Venemaa Föderatsioon

Ühendkuningriik

Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (IATA)

Resolutsioonide rühm

Esimees: hr Juan Ramón Hernáiz Bravo (Mehhiko)

Liikmed: Ameerika Ühendriigid

Jaapan

Keenia

Lõuna-Aafrika Vabariik

Mauritaania

Mehhiko

Peruu

Poola

Rootsi

Singapur

Tšehhi Vabariik

Türgi

Uus-Meremaa

Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (IATA)

Pärast arutelusid võttis konverents vastu õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmise protokolli teksti.

Protokoll avati allakirjutamiseks konverentsis osalevatele riikidele samal päeval Montréalis. Samuti otsustati, et pärast 4. aprilli 2014 on nimetatud protokoll avatud kõikidele riikidele allakirjutamiseks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni peakorteris Montréalis.

Konverentsi sekretariaat kontrollib konverentsi presidendi järelevalve all protokolli kuupäevast alates üheksakümne päeva jooksul protokolli teksti keeleliste muudatuste osas, mis on vajalikud erinevates keeltes tekstide vastavusse viimiseks.

Samal päeval võeti Montréalis vastu ka õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni (Tōkyō, 1963) konsolideeritud tekst, mida on muudetud õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmise protokolliga, et hõlbustada konventsioonis ja protokollis sisalduvate eeskirjade rakendamist kasutajasõbralikul viisil. Nimetatud tekst, mis on koostatud kuues keeles, on lisatud lõppaktile.

Lisaks võttis konverents konsensuse alusel vastu järgmise resolutsiooni.

Ringkirja 288 „Juhendmaterjal korda rikkuvate / häirivate reisijate õiguslike aspektide kohta“ ajakohastamist käsitlev resolutsioon

Konverents,

tunnistades, et rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni preambuli ja artikli 44 kohaselt on Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) üks eesmärke edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arendamist, et rahuldada maailma rahvaste vajadusi ohutu, regulaarse, tõhusa ja ökonoomse lennutranspordi järele;

olles vastu võtnud õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmise protokolli (edaspidi: protokoll);

pidades silmas, et olemasolev rahvusvaheline õigus ning paljude riikide riigisisesed õigusaktid ei pruugi olla täielikult piisavad, et käsitleda tulemuslikult vähem tõsiseid õigusrikkumisi ja muid tegusid, mida korda rikkuvad või häirivad reisijad tsiviilõhusõiduki pardal toime panevad;

tunnistades, et konverents otsustas mitte lisada protokolli õigusrikkumiste ja muude tegude loetelu, kuid soovitas ajakohastada 2002. aastal avaldatud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni ringkirja 288 „Juhendmaterjal korda rikkuvate / häirivate reisijate õiguslike aspektide kohta“;

võttes arvesse õhusõidukite erilist keskkonda lennu ajal ja sellega kaasnevaid ohte, samuti vajadust anda juhiseid selle kohta, mida kujutab endast tsiviilõhusõiduki pardal korda rikkuv või häiriv käitumine;

arvestades, et lisaks on vajadus kinnitada protokollist erinevas dokumendis ajakohastatud loetelu õigusrikkumistest ja muudest tegudest, mille eesmärk on hõlbustada riikidel tegeleda õigusrikkumiste ja muude tegudega, mis kujutavad endast korda rikkuvat või häirivat käitumist tsiviilõhusõiduki pardal;

olles teadlikud, et protokolli vastuvõtmine on mõjutanud ka Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni ringkirja 288 sisu,

on otsustanud järgmist.

Kutsuda Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu tungivalt üles paluma peasekretäril ajakohastada Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni ringkirja 288 „Juhendmaterjal korda rikkuvate / häirivate reisijate õiguslike aspektide kohta“, et lisada üksikasjalikum loetelu õigusrikkumistest ja muudest tegudest, ning teha Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni ringkirjas 288 sellest tulenevad muudatused seoses õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmise protokolli vastuvõtmisega;

paluda Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioonil levitada ajakohastatud ringkirja riikidele ja

kutsuda kõiki liikmesriike üles viima sisse ajakohastatud ringkirja sätted riigisisestesse õigusaktidesse, niivõrd kui see on võimalik.

Selle kinnituseks on delegaadid lõppaktile alla kirjutanud.

Koostatud neljandal aprillil kahe tuhande neljateistkümnendal aastal Montréalis araabia, hiina, hispaania, inglise, prantsuse ja vene keeles kuue autentse tekstina ühes eksemplaris, mis antakse hoiule Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile, kes esitab tõestatud koopia konverentsil esindatud valitsustele.

Lisa

Õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni (Tōkyō, 1963) ja õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmise protokolli (Montréal, 2014) konsolideeritud tekst

Õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni (Tōkyō, 1963) ja õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmise protokolli (Montréal, 2014) konsolideeritud tekst

Konventsiooniosalised riigid,

märkides, et riigid on väljendanud oma muret, et õhusõiduki pardal esineb üha sagedamini ja tõsisemalt korda rikkuvat käitumist, mis võib ohustada õhusõiduki või selles viibivate isikute või vara ohutust või ohustada vajalikku korda ja distsipliini õhusõiduki pardal;

tunnistades paljude riikide soovi aidata üksteist õhusõiduki pardal korda rikkuva käitumise ohjeldamisel ning vajaliku korra ja distsipliini taastamisel;

uskudes, et nende probleemide lahendamiseks on vaja vastu võtta sätted 14. septembril 1963. aastal Tōkyōs allakirjutatud õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmiseks,

on kokku leppinud järgmises.

I peatükk – konventsiooni kohaldamisala

Artikkel 1

1. Konventsiooni kohaldatakse:

a) kriminaalkuritegude suhtes;

b) tegude suhtes, mis olenemata sellest, kas tegemist on kuriteoga või mitte, võivad ohustada või ohustavad õhusõiduki või selles viibivate isikute või vara ohutust või ohustavad vajalikku korda ja distsipliini pardal.

2. Kui III peatükis ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse konventsiooni õigusrikkumiste või tegude suhtes, mis on toime pandud konventsiooniosalises riigis registreeritud õhusõiduki pardal, kui õhusõiduk on lennus või viibib ulgumere alal või väljaspool riikide territooriume asuval muul alal.

3. Konventsiooni kohaldamisel:

a) õhusõiduk loetakse lennus olevaks õhusõiduki kõigi välisuste sulgemise hetkest pärast pardaleminekut kuni ukse avamiseni maaleminekuks; hädamaandumisel loetakse lend jätkuvaks seni, kuni pädevad asutused võtavad üle vastutuse õhusõiduki ning pardal viibivate isikute ja vara eest, ja

b) kui käitaja riik ei ole sama mis registreerimisriik, loetakse konventsiooni artiklites 4, 5 ja 13 kasutatud mõistet „registreerimisriik“ käitaja riigiks.

4. Konventsiooni ei kohaldata sõjaväe-, tolli- või politseiteenistuses kasutatavate õhusõidukite suhtes.

Artikkel 2

Ilma et see piiraks artikli 4 kohaldamist ja välja arvatud juhul, kui seda nõuab õhusõiduki või selle pardal viibivate isikute või vara ohutus, ei tõlgendata konventsiooni nii, et see lubaks või nõuaks meetmeid seoses poliitilise iseloomuga kriminaalkuritegudega või diskrimineerimisega rassi, usu, rahvuse, etnilise päritolu, poliitiliste veendumuste või soo alusel.

II peatükk – jurisdiktsioon

Artikkel 3

1. Õhusõiduki registreerimisriik on pädev teostama jurisdiktsiooni õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumiste ja tegude üle.

1 *bis*. Riik on samuti pädev teostama jurisdiktsiooni õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumiste ja tegude üle:

a) maandumisriigina, kui õhusõiduk, mille pardal õigusrikkumine või tegu on toime pandud, maandub tema territooriumil ja väidetav õigusrikkuja on endiselt pardal, ja

b) käitaja riigina, kui õigusrikkumine või tegu on toime pandud õhusõiduki pardal, mis on ilma meeskonnata renditud rentnikule, kelle peamine tegevuskoht või selle puudumisel püsiv asukoht on kõnealuses riigis.

2. Konventsiooniosaline riik võtab vajalikud meetmed registreerimisriigina jurisdiktsiooni kehtestamiseks selles riigis registreeritud õhusõiduki pardal toime pandud õigusrikkumiste üle.

2 *bis.* Konventsiooniosaline riik võtab samuti vajalikud meetmed jurisdiktsiooni kehtestamiseks õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumiste üle järgmistel juhtudel:

a) maandumisriigina, kui:

i) õhusõiduki, mille pardal õigusrikkumine toime pandi, viimane õhkutõusu või järgmine kavandatud maandumiskoht asub tema territooriumil ja õhusõiduk maandub seejärel tema territooriumil ning väidetav õigusrikkuja on endiselt pardal, ja

ii) õhusõiduki või selles viibivate isikute või vara ohutus või vajalik kord ja distsipliin pardal on ohus;

b) käitaja riigina, kui õigusrikkumine on toime pandud õhusõiduki pardal, mis on ilma meeskonnata renditud rentnikule, kelle peamine tegevuskoht või selle puudumisel püsiv asukoht on kõnealuses riigis.

2 *ter.* Maandumisriigina jurisdiktsiooni teostamisel kaalub riik, kas kõnealune õigusrikkumine on käitaja riigis õigusrikkumine.

3. Konventsioon ei välista kriminaaljurisdiktsiooni teostamist konventsiooniosalise õiguse alusel.

Artikkel 3 *bis*

Kui konventsiooniosalisele riigile, kes teostab jurisdiktsiooni artikli 3 alusel, on teatatud või ta on saanud muul viisil teada, et üks või mitu teist konventsiooniosalist riiki viib läbi uurimist, süüdistuse esitamist või kohtumenetlust seoses samade õigusrikkumiste või tegudega, konsulteerib konventsiooniosaline riik vajaduse korral nende teiste konventsiooniosaliste riikidega, et kooskõlastada oma tegevust. Käesolevas artiklis sätestatud kohustused ei piira artikli 13 kohaseid konventsiooniosalise riigi kohustusi.

Artikkel 4

Konventsiooniosaline riik, mis ei ole registreerimisriik, ei tohi sekkuda lendava õhusõiduki tegevusse, et teostada kriminaaljurisdiktsiooni õhusõiduki pardal toime pandud õigusrikkumise üle, välja arvatud järgmistel juhtudel:

a) õigusrikkumine avaldab mõju kõnealuse riigi territooriumil;

b) õigusrikkumine on toime pandud selle riigi kodaniku või alalise elaniku poolt või tema vastu;

c) õigusrikkumine on suunatud kõnealuse riigi julgeoleku vastu;

d) õigusrikkumine seisneb kõnealuses riigis kehtivate õhusõiduki lendu või manööverdamist käsitlevate eeskirjade või määruste rikkumises;

e) jurisdiktsiooni teostamine on vajalik kõnealuse riigi mitmepoolsest rahvusvahelisest lepingust tuleneva kohustuse täitmise tagamiseks.

III peatükk – õhusõiduki kapteni volitused

Artikkel 5

Käesolevat peatükki ei kohaldata õigusrikkumiste ja tegude suhtes, mille on toime pannud või kavatseb toime panna isik õhusõiduki pardal, mis lendab registreerimisriigi õhuruumis või muus piirkonnas väljaspool konventsiooniosaliste riikide territooriumi ulgumere alal, välja arvatud juhul, kui viimane õhkutõusu või järgmine kavandatud maandumiskoht asub muus riigis peale registreerimisriigi või kui õhusõiduk lendab seejärel muu riigi kui registreerimisriigi õhuruumi ja kõnealune isik on endiselt õhusõiduki pardal.

Artikkel 6

1. Kui õhusõiduki kaptenil on põhjendatult alust arvata, et isik on õhusõiduki pardal pannud toime või kavatseb panna toime artikli 1 lõikes 1 määratletud õigusrikkumise või teo, võib ta rakendada kõnealuse isiku suhtes mõistlikke meetmeid, sealhulgas vabadust piiravaid meetmeid, mis on vajalikud:

a) õhusõiduki, selles viibivate isikute ja vara ohutuse tagamiseks; või

b) pardal vajaliku korra ja distsipliini tagamiseks, või

c) võimaldamaks kõnealuse isiku üleandmist pädevale asutusele või pardalt eemaldamist käesoleva peatüki alusel.

2. Õhusõiduki kapten võib nõuda või lubada teiste meeskonnaliikmete abi ja võib paluda või lubada, kuid mitte nõuda parda julgestustöötajate või reisijate abi isiku ohjeldamiseks, kelle liikumist tal on õigus piirata. Meeskonnaliige või reisija võib võtta mõistlikke ennetusmeetmeid ka ilma sellise loata, kui tal on põhjendatult alust arvata, et sellised meetmed on vaja võtta kohe õhusõiduki või selles viibivate reisijate või vara ohutuse tagamiseks.

3. Konventsiooniosaliste riikide vahelise kahe- või mitmepoolse lepingu või kokkuleppe alusel lähetatud parda julgestustöötaja võib võtta mõistlikke ennetusmeetmeid ilma sellise loata, kui tal on põhjendatult alust arvata, et sellised meetmed on vaja võtta kohe õhusõiduki või selles viibivate isikute ohutuse kaitseks õigusvastase sekkumise eest ja kui leping või kokkulepe seda lubab, raskete õigusrikkumiste toimepanemise eest.

4. Konventsiooni ei käsitata nii, et see kohustaks osalisriiki kehtestama parda julgestustöötajate programmi või nõustuma kahe- või mitmepoolse lepingu või kokkuleppega, mis lubab välismaistel parda julgestustöötajatel tegutseda tema territooriumil.

Artikkel 7

1. Isiku suhtes kooskõlas artikliga 6 võetud vabadust piiravate meetmete rakendamist ei jätkata pärast õhusõiduki saabumist maandumiskohta, välja arvatud juhul, kui:

a) kõnealune koht asub konventsioonis mitteosaleva riigi territooriumil ja selle riigi asutused keelduvad isiku maale lubamisest või meetmeid rakendati artikli 6 lõike 1 punkti c kohaselt eesmärgiga võimaldada tema üleandmist pädevatele asutustele;

b) õhusõiduk teeb hädamaandumise ja õhusõiduki kapten ei saa isikut pädevatele asutustele üle anda; või

c) isik nõustub jätkama lendu vabadust piiravate meetmetega.

2. Kui pardal viibiva isiku suhtes on võetud artikli 6 kohaselt vabadust piiravaid meetmeid, teatab õhusõiduki kapten võimalikult kiiresti ja võimaluse korral enne osalisriigi territooriumil maandumist riigi asutustele pardal viibiva isiku suhtes vabadust piiravate meetmete võtmisest ja nende meetmete rakendamise põhjustest.

Artikkel 8

1. Kui see on vajalik artikli 6 lõike 1 punkti a või b kohaldamiseks, võib õhusõiduki kapten eemaldada osalisriigi territooriumil, kus õhusõiduk maandub, pardalt isiku, kelle puhul tal on põhjendatult alust arvata, et isik on õhusõiduki pardal toime pannud või kavatseb toime panna artikli 1 lõike 1 punktis b nimetatud teo.

2. Õhusõiduki kapten teatab osalisriigi asutustele, kus ta isiku õhusõiduki pardalt eemaldab, käesoleva artikli kohaselt pardalt eemaldamisest ja selle põhjustest.

Artikkel 9

1. Õhusõiduki kapten võib anda üle pädevatele asutustele konventsiooniosalises riigis, kus õhusõiduk maandub, isiku, kelle kohta tal on põhjendatult alust arvata, et isik on õhusõiduki pardal pannud toime teo, mis on tema arvates raske õigusrikkumine.

2. Kui pardal on isik, keda õhusõiduki kapten kavatseb eelmise lõike kohaselt üle anda, teatab ta võimalikult kiiresti ja võimaluse korral enne konventsiooniosalise riigi territooriumil maandumist riigi asutustele isiku üleandmise kavatsusest ja selle põhjustest.

3. Asutustele, kellele anti käesoleva artikli kohaselt üle oletatav õigusrikkuja, esitab õhusõiduki kapten tõendusmaterjalid ja teabe, mis on seaduslikult tema valduses.

Artikkel 10

Õhusõiduki kapten või muu meeskonnaliige, reisija, parda julgestustöötaja, õhusõiduki omanik või käitaja ja isik, kelle nimel lend toimus, ei vastuta konventsiooni kohaselt võetud meetmete eest üheski menetluses seoses isiku kohtlemisega, kelle suhtes meetmeid võeti.

IV peatükk – õhusõiduki kaaperdamine

Artikkel 11

1. Kui õhusõiduki pardal viibiv isik on jõuga või sellega ähvardades õigusvastaselt sekkunud õhusõiduki tegevusse, selle kaaperdanud või võtnud õigusvastaselt kontrolli õhusõiduki üle lennu ajal või kui selline tegu on toimumas, võtavad konventsiooniosalised riigid kõik asjakohased meetmed, et taastada õhusõiduki üle kontroll selle seaduslikule kaptenile või säilitada tema kontroll õhusõiduki üle.

2. Eelmises lõikes kirjeldatud juhtudel lubab konventsiooniosaline riik, kus õhusõiduk maandub, reisijatel ja meeskonnal jätkata reisi võimalikult kiiresti ning tagastab õhusõiduki ja lasti isikutele, kellel on selleks seaduslik õigus.

V peatükk – riikide volitused ja kohustused

Artikkel 12

Konventsiooniosaline riik lubab teises konventsiooniosalises riigis registreeritud õhusõiduki kaptenil eemaldada õhusõiduki pardalt isiku artikli 8 lõike 1 alusel.

Artikkel 13

1. Konventsiooniosaline riik võtab vastu isiku, kelle õhusõiduki kapten artikli 9 lõike 1 kohaselt üle annab.

2. Konventsiooniosaline riik, olles veendunud, et olukord seda nõuab, võtab vahi alla või rakendab muid meetmeid, mis tagavad artikli 11 lõikes 1 nimetatud teos kahtlustatava isiku ja riigile üleantud isiku kohaloleku. Vahi all hoidmine ja muud meetmed on sätestatud riigi õiguses, kuid neid võib jätkata ainult nii kaua, kui see on mõistlikult vajalik kriminaal- või väljaandmismenetluse algatamiseks.

3. Eelmise lõike kohaselt vahi all oleval isikul aidatakse viivitamata võtta ühendust selle riigi lähima asjakohase esindajaga, mille kodanik ta on.

4. Konventsiooniosaline riik, kellele isik on artikli 9 lõike 1 alusel üle antud või kelle territooriumil õhusõiduk maandub pärast artikli 11 lõikes 1 nimetatud teo toimepanemist, viib viivitamata läbi asjaolude eeluurimise.

5. Kui osalisriik on võtnud isiku käesoleva artikli kohaselt vahi alla, teavitab ta viivitamata õhusõiduki registreerimisriiki ja kinnipeetava isiku kodakondsusriiki ning kui ta peab seda soovitavaks, siis teisi huvitatud riike sellest, et kõnealune isik on vahi all, ning tema kinnipidamist õigustavatest asjaoludest. Lõikes 4 ettenähtud eeluurimist läbiviiv riik teavitab nimetatud riike viivitamata uurimise tulemustest ja annab teada, kas ta kavatseb teostada jurisdiktsiooni.

Artikkel 14

1. Kui isik eemaldati pardalt artikli 8 lõike 1 kohaselt või anti üle artikli 9 lõike 1 kohaselt või eemaldati pardalt pärast artikli 11 lõikes 1 nimetatud teo toimepanemist ja kui ta ei saa või ei taha lendu jätkata ning maandumisriik ei nõustu teda vastu võtma ja kõnealune isik ei ole selle riigi kodanik ega alaline elanik, võib riik saata ta selle riigi territooriumile, kelle kodanik või alaline elanik ta on, või riigi territooriumile, kust ta oma lendu alustas.

2. Õhusõiduki pardalt eemaldamist, üleandmist, vahi alla võtmist või muid artikli 13 lõikes 2 nimetatud meetmeid, samuti isiku tagasisaatmist ei käsitata konventsiooniosalise riigi territooriumile lubamisena isikute riiki sisenemise või riiki lubamisega seotud riigisisese õiguse tähenduses, ning konventsioon ei mõjuta konventsiooniosalise riigi õigust, mis reguleerib isikute väljasaatmist tema territooriumilt.

Artikkel 15

1. Ilma et see piiraks artikli 14 kohaldamist, võib reisi jätkata sooviv isik, kes eemaldati pardalt artikli 8 lõike 1 kohaselt või anti üle artikli 9 lõike 1 kohaselt või eemaldati pardalt pärast artikli 11 lõikes 1 nimetatud teo toimepanemist, minna niipea kui võimalik edasi valitud sihtkohta, välja arvatud juhul, kui maandumisriigi õigus nõuab tema kohalolekut väljaandmise või kriminaalmenetluse eesmärgil.

2. Ilma et see piiraks tema territooriumile sisenemist, riiki lubamist, väljaandmist ja riigist väljasaatmist reguleerivate õigusaktide kohaldamist, võimaldab konventsiooniosaline riik, kelle territooriumil on isik pardalt eemaldatud artikli 8 lõike 1 kohaselt või üle antud artikli 9 lõike 1 kohaselt või kes on pardalt eemaldatud ja keda kahtlustatakse artikli 11 lõikes 1 nimetatud teo toimepanemises, sellisele isikule tema kaitse ja julgeoleku seisukohast vähemalt sama soodsa kohtlemise kui konventsiooniosalise riigi kodanikele samadel asjaoludel võimaldatav kohtlemine.

Artikkel 15 *bis*

1. Konventsiooniosalist riiki julgustatakse võtma vajalikke meetmeid asjakohaste kriminaal‑, haldus- või muude õiguslike menetluste algatamiseks isiku suhtes, kes paneb õhusõiduki pardal toime artikli 1 lõikes 1 osutatud õigusrikkumise või teo, eelkõige:

a) tungib füüsiliselt kallale meeskonnaliikmele või ähvardab sellega või

b) keeldub õhusõiduki kapteni poolt või nimel õhusõiduki või selles viibivate isikute või vara ohutuse kaitsmiseks antud seadusliku korralduse täitmisest.

2. Konventsioon ei piira konventsiooniosalise riigi õigust kehtestada või säilitada riigisisestes õigusaktides asjakohaseid meetmeid õhusõiduki pardal toime pandud korda rikkuvate või häirivate tegude eest karistamiseks.

VI peatükk – muud sätted

Artikkel 16

1. Õhusõiduki pardal toime pandud õigusrikkumisi käsitletakse konventsiooniosaliste riikide vahelise väljaandmise eesmärgil nii, nagu need oleksid toime pandud mitte ainult kohas, kus need toimusid, vaid ka jurisdiktsiooni kehtestamiseks nõutavate konventsiooniosaliste riikide territooriumidel kooskõlas artikli 3 lõigetega 2 ja 2 *bis*.

2. Ilma et see piiraks eelmise lõike kohaldamist, ei käsitata konventsiooni selliselt, et see toob kaasa väljaandmise kohustuse.

Artikkel 17

1. Uurimise või vahistamise eesmärgil meetmete võtmisel või õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumise üle muul viisil jurisdiktsiooni teostamisel pööravad konventsiooniosalised riigid vajalikku tähelepanu ohutusele ja lennujuhtimisega seotud muudele küsimustele ning tegutsevad nii, et vältida õhusõiduki, reisijate, meeskonna ja lasti asjatut kinnipidamist.

2. Konventsiooniosaline riik tegutseb konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel või lubatud kaalutlusõiguse kasutamisel kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate kohustuste ja vastutusega. Sellega seoses võtab konventsiooniosaline riik arvesse nõuetekohase menetluse ja õiglase kohtlemise põhimõtteid.

Artikkel 18

Kui konventsiooniosalised riigid asutavad ühiseid lennutranspordiga tegelevaid organisatsioone või rahvusvahelisi lennuagentuure, kes käitavad õhusõidukeid, mis ei ole registreeritud üheski osalisriigis, määravad need riigid vastavalt asjaoludele konventsiooni kohaldamisel registreerimisriigina käsitletava riigi ja teatavad sellest Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile, kes edastab teate kõigile konventsiooniosalistele riikidele.

Artikkel 18 *bis*

Konventsioon ei välista õigust tekkinud kahju sisse nõuda artikli 8 või 9 kohaselt õhusõiduki pardalt eemaldatud või üleantud isikult riigisisese õiguse alusel.

VII peatükk – lõppsätted

Artikkel 19

(Konventsiooni keeled, vt protokolli XIV artikkel)

Artikkel 20

(Protokolliga muudetud konventsiooni tõlgendamine, vt protokolli XV artikkel)

Artikkel 21

(Allakirjutamine, ratifitseerimine, heakskiitmine või ühinemine, vt konventsiooni artiklid 19, 20 ja 22 ning protokolli XVI ja XVII artikkel)

Artikkel 22

(Jõustumine, vt konventsiooni artikkel 21 ja protokolli XVIII artikkel)

Artikkel 23

(Denonsseerimine, vt konventsiooni artikkel 23 ja protokolli XIX artikkel)

Artikkel 24

1. Kõik kahe või enama konventsiooniosalise riigi vahelised vaidlused konventsiooni tõlgendamise või kohaldamise üle, mida ei ole võimalik lahendada läbirääkimiste teel, esitatakse ühe konventsiooniosalise riigi taotlusel vahekohtule. Kui pooled ei suuda kuue kuu jooksul alates vahekohtu taotluse esitamisest vahekohtu korraldamises kokku leppida, võib pool pöörduda vaidlusega Rahvusvahelise Kohtu poole, esitades taotluse vastavalt kohtu põhikirjale.

2. Riik võib konventsiooni allakirjutamise või ratifitseerimise või sellega ühinemise ajal teha avalduse, et ta ei ole seotud eelmise lõikega. Teised konventsiooniosalised riigid ei ole seotud eelmise lõikega suhetes reservatsiooni esitanud konventsiooniosalise riigiga.

3. Eelmise lõike kohase reservatsiooni esitanud konventsiooniosaline riik võib reservatsiooni tagasi võtta, teatades sellest Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile.

Artikkel 25

Konventsiooni suhtes ei saa esitada reservatsioone, välja arvatud artiklis 24 sätestatud juhul.

Artikkel 26

(Hoiulevõtja ja tema ülesanded, vt konventsiooni artikkel 26 ja protokolli XVII ja XX artikkel)

LÕPUSÄTTED

Õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitlev konventsioon (Tōkyō, 1963)

Selle kinnituseks on valitsuste täievolilised esindajad konventsioonile alla kirjutanud.

Koostatud neljateistkümnendal septembril ühe tuhande üheksasaja kuuekümne kolmandal aastal Tōkyōs hispaania, inglise ja prantsuse keeles kolme võrdselt autentse tekstina.

Konventsioon antakse hoiule Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile, kus see jääb artikli 19 kohaselt allakirjutamiseks avatuks, ning organisatsioon saadab tõestatud koopiad kõigile riikidele, kes on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni ja selle eriorganisatsioonide liikmesriigid.

Õhusõiduki pardal toimepandud õigusrikkumisi ja teatavaid teisi tegusid käsitleva konventsiooni muutmise protokoll (Montréal, 2014)

Selle kinnituseks on valitsuste täievolilised esindajad protokollile alla kirjutanud.

Koostatud neljandal aprillil kahe tuhande neljateistkümnendal aastal Montréalis araabia, hiina, hispaania, inglise, prantsuse ja vene keeles, kusjuures kõik tekstid on võrdselt autentsed ja nende autentsus jõustub, kui konverentsi sekretariaat on konverentsi presidendi järelevalve all kontrollinud protokolli kuupäevast alates üheksakümne päeva jooksul tekstide omavahelist vastavust. Protokoll antakse hoiule Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile ja hoiulevõtja saadab tõestatud koopiad kõikidele protokolli osalisriikidele.