



Kliimaministeerium
Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn
info@kliimaministeerium.ee

Teie: 10.01.2024 nr 19-5/24/130

Meie: 05.03.2024 nr 5-13/24/2-2

Lennundusseaduse revisjon

Olete pöördunud Kaitseministeeriumi poole lennundusseaduse muudatusvajaduste välja selgitamiseks võimaliku seaduse revisjoni jaoks. Leiame, et see on tänuväärne ettevõtmine, sest lennundusseadus, olles 1999. aastal vastu võetud seadus ning kogu lennunduse valdkonna kiire arengu (eelkõige mehitamata õhusõidukitega seonduv haru), otsekohalduvate Euroopa Liidu (EL) õigusaktide vastuvõtmise ja muutmise, samuti viimastel aastatel oluliselt riigi julgeoleku olukorra muutumise tõttu, ei vasta lennundusseaduse regulatsioon enam riigi julgeoleku tagamise ja riigikaitse vajadustele, sest puudub piisav paindlikkus olukordade lahendamiseks. Järgnevalt toome välja mõned teemad, mis vajavad meie arvates lennundusseaduses üle vaatamist ning uue kontseptsiooni ja lähenemise välja töötamist, või teatud juhtudel tsiviillennunduse ja riikliku lennunduse õhusõidukitele võrdsete õiguste ja kohustuste panemist.

1. Lennundusseadus tervikuna vajab uut tervikteksti, sest pärast seaduse vastuvõtmist 1999. aastal on muutunud ajas ka normitehnika nõuded ning seadus ei vasta täielikult enam nendele nõuetele. Lisaks on korduvate muutumiste tõttu võimatu järgida normitehnika nõudeid, sest puudub võimalus lisada paragrahve õiges peatükis või jaos või lisada paragrahvis uusi lõikeid õiges järjestuses, mille tulemusena on ka kohati seaduses nõuded segamini ja ebaloogilises järjekorras, mis teeb seadusest arusaamise keeruliseks. Peale selle sisaldab seadus liiga detailseid nõudeid, mis võiks ja peaks olema sätestatud määrusega, samuti on selles sätteid, mis on juba EL määrustega reguleeritud.

Eraldi mainimist väärib Vabariigi Valitsuse 18. juuli 2000. a määrus nr 240 „Eesti õhuruumi kasutamine ja lennuliikluse teenindamine Tallinna lennuinfo piirkonnas“, mis tuleks samuti uue terviktekstina kehtestada. Kaitselendundust puudutab selles otseselt õhuruumi korraldamise ja õhuturbe lendude peatükid. Viimase puhul tuleb hinnata, millised sätted õhuturbe lendudest on kaetud kaitseministri 18. oktoobri 2019. a määrusega nr 20 „Kaitselendundusmäärustik“, milliseid ei ole tänaseks üldse vaja ja millised peaks jääma määrusesse.

2. Lennundusseaduses ja selle rakendusaktides tuleks tervikuna üle vaadata ja ajakohastada aeronavigatsiooniteabe koostamise, edastamise ja menetlemise regulatsioon, et see rahuldaks riigikaitse vajadusi. Teabe edastamine peab olema piisavalt paindlik eelkõige kriiside ajal, mis ei ületa veel sõjaseisukorra künnist. Praegune süsteem ja tähtajad muudavad reageerimise liiga aeglaseks. Näiteks ei ole Transpordiametis tagatud 24-tunnine valmidus ad hoc reageerimiseks. Palju saab ette valmistada, kuid kõike ei ole võimalik ette näha, mistõttu peab olema valmidus ka (üli)kiiresti reageerida. See aga peab korrektselt olema kajastatud ja reguleeritud õigusaktidega, mitte jääma ametnike vastutulekuks menetleda teavet seaduses (laias tähenduses) sätestatud tähtaegadest kiiremini või väljaspool oma tööaega.

Samuti tuleks üle vaadata aeronavigatsiooniteabe eest vastutavad asutused. Näiteks on Kaitseministeeriumi valitsemisalas määratud koostajaks ja sisuliselt vastutajaks Kaitseministeerium (vt § 57² lg 4 p 2), kuigi asutus ei loo ise teavet ning asutuses puudub ka vastav kompetents. Kaitseministeeriumi valitsemisalas suurim aeronavigatsiooniteabe koostaja on Kaitseväge, kellel on olemas ka asjakohase väljaõppega inimesed ning oskus kontrollida teiste

koostatud teavet.

3. Lennundusseaduses ja selle rakendusaktides tuleks tervikuna üle vaadata ja ajakohastada õhuruumi korraldamise regulatsioon, arvesse võttes Euroopa komisjoni määrust 2150/2005 (milles sätestatakse ühised eeskirjad õhuruumi paindlikuks kasutamiseks), samuti muud õhuruumi korraldamisega seotud dokumendid. Sarnaselt aeronavigatsiooniteabe regulatsiooniga, on vaja üle vaadata ja ajakohastada kogu riikliku lennunduse vajadused õhuruumi kasutamisel, õhuruumi blokkide loomise ja kehtestamise tähtsajad ja muu selline. Mitmeid asjaolusid riigi julgeoleku ja riigikaitse vajadusteks saab sätestada õhuruumi kontrolli plaaniga, kuid mõned olulisemad põhimõtted, mis on kirjeldatud praegu kas õhuruumi kontrolli plaanis või muus dokumendis, peaks olema sätestatud seadusega.

4. Lennundusseaduse §-s 59 sätestatakse lennujuhtimisteenuste ning lennuvälja või kopteriväljaku teenuste kasutamise eest võetavate tasude regulatsioon. Selle lõikes 8 on sätestatud hulk juhtumeid ja isikuid, millal ja kes on vabastatud marsruudi navigatsioonitasude, terminali navigatsioonitasude ning lennuvälja või kopteriväljaku teenuste kasutamise eest maksmisest. Selle punktis 7 on näiteks juhtum, mille kohaselt ei küsita tasu, kui õhusõiduk lendab tagasi lähtelennuväljale või kopteriväljakule tehnilistel põhjustel või halbade ilmaolude tõttu. Samas sama paragrahvi lõige 13 sisuliselt sätestab, et (nt lõike 8 punktides 1, 2, 4, 5, 8 ja 9 nimetatud) riiklikud õhusõidukid ei ole siiski vabastatud mitte ühestki lõikes 8 nimetatud juhul, sest see ministeerium, kelle valitsemisalasse need lennud jäävad, peavad igal juhul teenuse kasutamise eest tasuma, sealhulgas ka lõike 8 punktis 7 nimetatud juhul. See aga paneb tsiviilõhusõidukid ja riiklikud õhusõidukid ebavõrdsesse olukorda. Ka riiklikud õhusõidukid peaks olema täielikult vabastatud teenuse kasutamise eest maksimist sarnastel juhtumitel nagu seda on tsiviilõhusõidukid, ka nende puhul tehakse seda lennuohutuse tagamise eesmärgil, mitte ülesande täitmise pärast.

5. Kaaluda tuleb, kas on vaja ja millisel kujul regulatsiooni, mis puudutab tsiviillennunduses ja kaitselennunduses saadud lubade ja sertifikaatide vastastikkust tunnustamist (nt piloodid, lennundustehnilised töötajad). Mitmetes EL liikmesriikides seda piiratud ulatuses tehakse.

6. Kaaluda tuleb, kuidas reguleerida täpsemalt lennuohutuse tagamiseks mehitamata õhusõidukite, langevarjuhüpete, purilendude ja muu klubilise tegevuse koordineeritud tegutsemine samas õhuruumis ja järelevalve nende tegevuse üle, et tagada nõuete täitmine nende poolt, kes ei pea esitama lennuplaani. Lisaks kujutavad (üli)kergeõhusõidukid, paraplaanid, deltaplaanid, purilennukid, gürokopterid jms ohtu nendes samades geograafilistes alades võrdselt mehitamata õhusõidukitega.

7. Kaaluda tuleks sarnaselt liikluseaduses sätestatud kiiruse ületajatega, et kui järelevalveasutusel õnnestub tuvastada mehitamata õhusõiduk, siis on võimalik algatada rikkumismenetlus selle omaniku suhtes (eeldab LOISis omaniku-kaugpiloodi ja tema omanduses või valduses olevate mehitamata õhusõidukite ühendamist). Juhul, kui omanik andis oma mehitamata õhusõiduki kellegi teise valdusesse ja see teine isik tegelikult rikkus nõudeid, siis peab omanik tõendama, et see ei olnud tema.

Kontaktisik eespool kirjeldatud teemadel suhtlemisel on Kaitseministeeriumis lennunduse ja merenduse nõunik.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Susan Lilleväli
Kaitsevalmiduse asekanseler

Malle Piirsoo
Malle.Piirsoo@kaitseministeerium.ee