

**Kaitseministri määruse „Lubade ja sertifikaatide andmise ning teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamise kord“ eelnõu
SELETUSKIRI**

1. Sissejuhatus

Kaitseministri määruse „Lubade ja sertifikaatide andmise ning teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamise kord“ eelnõu kehtestatakse lennundusseaduse (edaspidi *LennS*) § 7⁷ lõike 3 alusel.

8. juunil 2022 võeti Riigikogus vastu lennundusseaduse ja teiste seaduste muutmise seadus 524 SE, mille eesmärk oli korrastada riikliku lennunduse nõudeid, luua alus peamiselt geograafiliste alade ja ajutiste geograafiliste alade kehtestamiseks mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks ning korrastada riigikaitsealasel eesmärgil õhuruumi kasutamisega seonduvaid nõudeid, samuti tagada lahtiste lasketiirude kohal ohutu lendamine madalalt lendavatel õhusõidukitel. Muu hulgas lisati LennS-i kaitselennunduse järelevalve sätted, millega anti Kaitseväele haldusjärelevalve õigused kogu kaitselennunduse üle, ning §-ga 7⁷ anti kaitseministrile kui riigikaitse korraldamise valdkonna eest vastutavale ministrile õigus kehtestada kaitselennunduses lubade ja sertifikaatide andmise ning teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamise kord, mis moodustab osa kaitselennunduse järelevalvest. LennS-i muudatused jõustusid 9. juulil 2022.

LennS-i ja kaitseministri 18. oktoobri 2019. a määrusega nr 20 „Kaitselennundusmäärustik“ (edaspidi *lennundusmäärustik*) on kehtestatud peamised nõuded kaitselennundusele tervikuna, olgu selleks nõuded õhusõidukile, rajatisele, organisatsioonile või isikule. Üks oluline osa järelevalvest on eri liiki lubade ja sertifikaatide andmine, mille käigus kontrollitakse isikute, organisatsioonide, rajatiste ja õhusõidukite vastavust kehtestatud nõuetele. Võttes arvesse Eesti riigi väiksust, ei ole mõistlik kogu kaitselennunduse jaoks vajalikku haridussüsteemi luua, vaid keskenduda tuleks mõnele erialale ning muudel juhtudel saata tegevväljane väljaõppele väljapoole Eestit. Oluline on aga see, et mitte iga õppeasutus ei pruugi anda samaväärset haridust, mis on seadustes kirjeldatud nõuetena, millele isik peab vastama, et ta võiks töötada kaitselennunduse valdkonda jääval erialal (nt sihitaja, õhutulejuhi vms ametikohal) või käitada kaitselennunduse õhusõidukit. Seetõttu on vaja kontrollida, kas saadud teadmised ja oskused on piisavad, et tagada üldine suurem eesmärk – lennundusohutus. Selleks on lennunduses üldiselt välja antud tunnistuste, lubade, sertifikaatide või muude sarnaste dokumentide tunnustamise süsteem, millega kontrollitakse isiku või organisatsioonide vastavust kehtestatud nõuetele, kui see tunnistus, luba, sertifikaat või muu sarnane dokument on saadud väljastpoolt Eestit. Eelnõukohase määrusega luuakse raamistik, kuidas ja kes Eestis annab välja lube, sertifikaate ja muid sarnaseid dokumente kaitselennunduses osalevatele isikutele, kaitselennunduse õhusõidukile, tootjaorganisatsioonile, hooldusorganisatsioonile, jätkuvat lennukõlblikkust korraldavale organisatsioonile, koolitusorganisatsioonile, lennuvälja käitajale ja lennutreeningseadmele. Kui selle tunnistuse, loa, sertifikaadi või muu sarnase dokumendi on andnud keegi muu kui kaitselennunduse järelevalveteenistus¹, siis kuidas toimub selle tunnistuse, loa, sertifikaadi või muu sarnase dokumendi tunnustamine.

¹ Eelnõus sätestatud kui kaitselennunduse järelevalvega tegelev üksus.

Kaitselennunduse üle järelevalvet tegev üksus alustas tööd 1. oktoobril 2020. Üksuse ametlik nimetus on kaitselennunduse järelevalveteenistus, lühendatult KLJT². Vabariigi Valitsuse 21. juuni 2018. a määruse nr 45 „Kaitseväe põhimäärus“ § 18 lõike 3 punkti 4 ja lõike 5 järgi on KLJT õhuväe koosseisus olev üksus, kes on aga oma ülesannete täitmisel ehk järelevalve tegemisel sõltumatu ning kelle suhtes käsuõigus ei kohaldu. Kuni 9. juulil 2022 jõustunud LennS-i muudatusteni tegi KLJT järelevalvet üksnes Kaitseväe ja liitlaste õhusõidukite, kaitselennunduse rajatiste, kaitselennunduses osalevate isikute jms üle, kuid alates 9. juulist 2022 on KLJT-l õigus teha järelevalvet kogu kaitselennunduse üle, see tähendab peale Kaitseväe ka Kaitseliidu, Välisluureameti, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse ja Kaitseministeeriumi üle, kui nende valduses on õhusõidukeid, kaitselennunduse rajatisi vms. Õigus teha järelevalvet kaitselennunduses osalevate isikute, kaitselennunduse rajatiste, kaitselennunduse õhusõidukite ja muu üle tuleb LennS-i §-st 7⁷ ja § 60 lõikest 7 (haldusjärelevalve osa). Meetmed, mida üksus järelevalve käigus kohaldada saab, on sätestatud Vabariigi Valitsuse seaduses.³

Eelnõu ei ole seotud muu menetluses oleva eelnõu ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga. Sarnase regulatsiooniga määrust varem kehtestatud ei ole.

Eelnõu on ette valmistanud Kaitseministeeriumist Malle Piirsoo (malle.piirsoo@kaitseministeerium.ee). Eelnõu koostamise käigus konsulteeriti ka kaitselennunduse järelevalveteenistusega. Juriidilise korrektsuse on taganud Marion Saarna-Kukk (marion.saarna-kukk@kaitseministeerium.ee). Eelnõu on keeleliselt toimetanud Luisa Tõlkebüroo eesti keele vanemtoimetaja Helen Noormägi (helen.noormagi@luisa.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu 17 paragrahvi on koondatud nelja peatükki. Eelnõu ülesehitus on järgmine:

- 1. peatükk. Üldsätted (§-d 1–3)
- 2. peatükk. Loa ja sertifikaadi andmine (§-d 4–9)
- 3. peatükk. Teise asutuse ja organisatsiooni välja antud loa ja sertifikaadi tunnustamine (§-d 10–15)
- 4. peatükk. Määruse rakendamine (§-d 16–17)

Järgnevalt esitatakse ülevaade eelnõu sisust peatükkide kaupa.

1. peatükk. Üldsätted

Eelnõu §-ga 1 sätestatakse määruse reguleerimis- ja kohaldamisala. Määruse sisu võib tinglikult jagada kaheks: 1) loa ja sertifikaadi andmise (üldine) kord ning 2) teises asutuses või organisatsioonis antud loa või sertifikaadi tunnustamise (üldine) kord (§ 1 lõige 1). Määrusega seatakse menetluse raamistik ning KLJT-le antakse õigus kehtestada täpsustav lubade ja sertifikaatide andmise ning teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamise menetluse kord (§ 1 lõige 4). Näiteks võib KLJT täpsustada, milliseid dokumente või andmeid on vaja esitada loa või sertifikaadi tunnustamiseks ametikohtade, organisatsioonide või rajatiste (objektide) kaupa.

² Kasutatakse ka lühendit MAA, mis tuleb nimest Military Aviation Authority.

³ Vt Vabariigi Valitsuse seaduse § 75¹ ja 75².

Lennunduses kehtib üldiselt reegel, et luba antakse (füüsilisele) isikule ja sertifikaat organisatsioonile, rajatisele, õhusõidukile, seadmele (nt lennutreeningseade) jms. Määruse tähenduses loetakse loa alla ka tunnistus, diplom või muud nime kandev dokument, mis antakse isikule pärast väljaõppe läbimist (kooli või kursuse lõpetamist). Sertifikaadi alla loetakse aga kõik need dokumendid, mis antakse organisatsioonile, rajatisele, õhusõidukile või seadmele, olenemata selle dokumendi nimetusest (enamasti nimetatakse neid siiski sertifikaatideks).

Isikud, organisatsioonid ja objektid, mille suhtes määrust kohaldatakse, on loetletud LennS-i § 7⁷ lõikes 1. Määruses loetletakse need uuesti, et tagada parem õigusselgus. Need isikud, organisatsioonid ja objektid on järgmised (§ 1 lõige 2):

- 1) kaitselennundusega tegelev isik;
- 2) kaitselennunduse õhusõiduk;
- 3) tootjaorganisatsioon;
- 4) hooldusorganisatsioon;
- 5) jätkuvat lennukõlblikkust korraldav organisatsioon⁴;
- 6) kooldusorganisatsioon;
- 7) lennuvälja käitaja;
- 8) kaitselennunduse rajatis;
- 9) lennutreeningseade.

Kaitselennunduse rajatis on lisatud sellesse loetelusse (võrreldes LennS-is oleva loeteluga), sest ei piisa sellest, kui lennuvälja käitajale sertifikaat antakse, ka lennuväli ise koos oma rajatistega peaks olema sertifitseeritud.

Selle loetelu punktides 3–6 loetletud organisatsioonid peavad olema seotud kaitselennundusega ning mõeldud ei ole tsiviillennunduses tegutsevaid ettevõtjaid või asutusi, välja arvatud juhul, kui see ettevõtja ei tegutse ka samal ajal kaitselennunduse valdkonnas (on nn segaorganisatsioon) ja asjakohane asutus ei ole sertifitseerinud ka kaitselennundusega seotud osa ettevõttest. Asutuse all on silmas peetud peamiselt välisriigi kaitselennunduse järelevalvega tegelevat üksust (MAA), kuid teatud juhtudel ka tsiviiljärelevalveasutust⁵. Näiteks kuna Eestis praegu veel ei ole ainult kaitselennunduse tootjaorganisatsiooni, siis sellele nn tsiviilorganisatsioonile või segaorganisatsioonile annab sertifikaadi kehtiva regulatsiooni kohaselt Transpordiamet (edaspidi *TRAM*), KLJT tunnustab vajaduse korral TRAM-i antud sertifikaati või väljaspool Eestit välja antud sertifikaati. Siiani on KLJT tsiviiljärelevalveasutuse antud sertifikaate tunnustanud, sest üldjuhul on kõik nõuded täidetud (KLJT lähtub sertifitseerimisel või tunnustamisel peamiselt EMAR-itest⁶, mille nõuded on sarnased tsiviillennundusele kehtestatud nõuetega).

KLJT teeb järelevalvet Ämari lennuvälja üle ja väljastab asjakohase(d) sertifikaadi(d), ka selle käitajale. Eelnõu koostamise ajal ei ole Eestis teisi lennuvälju kaitselennunduse lennuväljana määratud ja seega KLJT nende üle järelevalvet ei tee ega kontrolli neis nõuete täitmist. Lennuvälja käitaja on Kaitseväge struktuuriüksus õhuvägi.

Lennutreeningseade võib olla selline, mis sobib nii tsiviil- kui ka kaitselennunduse õhusõiduki pilootide (või kaugpilootide) väljaõppeks, olenevalt sellest, millise õhusõidukiga lendamise koolituseks seda kasutada saab. Kui see sobib mõlema jaoks, piisab sellest, kui

⁴ Kasutatakse lühendit CAMO (tuleb ingliskeelsest nimest Continuous Airworthiness Maintenance Organisation).

⁵ Eesti kontekstis Transpordiamet (TRAM).

⁶ European Military Airworthiness Requirements.

tsiviiljärelevalveasutus on välja andnud sertifikaadi, mida KLJT tunnustab (sarnaselt organisatsioonidega).

Oluline on märkida, et kaitselennunduse õhusõiduki puhul kohaldub määrus ainult selle tunnustamisele, sest õhusõidukile sertifikaadi (lennukõlblikkuse sertifikaat) andmise menetluskord on reguleeritud lennundusmäärustikuga⁷.

Määrust ei kohaldata loa ja sertifikaadi andmise korral nende isikute, organisatsioonide ja õhusõidukite suhtes, kellele annab loa või sertifikaadi LensS-i § 7¹ kohaselt TRAM või muu asjakohane asutus või rahvusvaheline organisatsioon (§ 1 lõige 3). See tähendab, et KLJT ei anna luba ega sertifikaati juhul, kui selle andmise pädevus on antud TRAM-ile või muule asutusele, sealhulgas Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (EASA)⁸. Ent juhul, kui isik, kellel on näiteks TRAM-i antud luba, tuleb tööle Kaitseväge ja muutub seeläbi kaitselennundusega tegelevaks isikuks, on kaks võimalust, mida KLJT rakendada saab: kas nõuab asjakohase loa taotlemist KLJT-st või tunnustab näiteks TRAM-i antud luba. Sama kehtib ka organisatsiooni puhul, kui see hakkab tegelema näiteks kaitselennunduse õhusõidukitega, ning õhusõiduki puhul, kui see võetakse kasutusele mõnes Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuses ja see muutub seetõttu kaitselennunduse õhusõidukiks (§ 2 lõige 4).

Paragrahviga 2 kehtestatakse loa või sertifikaadi omamise kohustus ja see, kes peab olema selle välja andnud. Eeldus on, et kõik load ja sertifikaadid annab välja KLJT (§ 2 lõiked 1 ja 2). See tähendab, et kui KLJT antud luba või sertifikaati ei ole, ei tohi ka kaitselennunduse valdkonnas töötada või asja (õhusõidukit, lennutreeningseadet, lennuvälja jne) kasutada.

See nõue kehtib ka juhul, kui isikul on vaja igal aastal tõendada, et tal on endiselt vajalikul tasemel teadmised ja oskused (nt piloot, kaugpiloot, sihitaja, õhutulejuht, ühendõhutulejuht). Kui KLJT ei saa isiku teadmisi ja oskusi kontrollida, ei loeta ka tema luba või sertifikaati kehtivaks. Sama kehtib ka eelnõu § 1 lõikes 2 nimetatud organisatsioonide, lennuvälja käitaja, õhusõidukite ja lennutreeningseadme kohta, samuti loa või sertifikaadi tunnustamise korral.

Eesti on väike riik ning kaitselennundusega seotud isikuid, organisatsioone, rajatisi, seadmeid ja õhusõidukeid ei ole palju, kui võrrelda suurte riikidega, nagu Ameerika Ühendriigid, Ühendkuningriik või Saksamaa, mistõttu ei ole Eestis ka kaitselennundusega tegelevate isikute väljaõppeks rajatud kõiki vajalikke õppeasutusi, samuti ei ole kõiki organisatsioone, vaid teenust osutatakse välismaal. Vaatamata sellele peab lennundusohutus olema tagatud, mistõttu peab olema sätestatud võimalus välismaal või väljastpoolt Kaitseväge või muid Eestis sõjalist haridust andvaid õppeasutusi saadud teadmisi ja oskusi kontrollida. Selleks on lubade ja sertifikaatide tunnustamise menetlus. Nii sätestataksegi, et KLJT võib loa või sertifikaadi andmise asemel tunnustada seda muu asutuse antud luba või sertifikaati (§ 2 lõige 3). Sellise võimaluse loomisega väheneb kõikide asjaosaliste töökoormus, näiteks kõigi nende isikute ja organisatsioonide oma, kes peaksid oma teadmiste ja oskuste tõendamiseks kogu dokumentatsiooni või eksami uuesti tegema. Tunnustamine tähendab haldusmenetluse läbiviimist, kuid ajakulu on kõigil märgatavalt väiksem, sest kõike ei pea tegema päris algusest, vaid taotluses esitatakse üldjuhul juba olemasolevad andmed ja dokumendid.

Oluline on märkida, et tsiviiljärelevalveasutus (Eestis TRAM) ei tee järelevalvet kaitselennunduse üle, välja arvatud aeronavigatsiooniteenuse üle piiratud ulatuses, sealhulgas on Kaitsevägele antud asjakohane sertifikaat, mis hõlmab ainult Ämari õhuruumi, taristut ja

⁷ Vt lennundusmäärustiku 2. peatüki 1. jagu (mehitatud õhusõiduk) ja 2. jagu (mehitamata õhusõiduk).

⁸ EASA on lühend nimest European Union Aviation Safety Agency.

Ämari lähiala lennujuhtimisteenust osutavat üksust ehk nn torni. Sertifikaat ei hõlma õhuoperatsioonide juhtimiskeskust ja sihitajate tegevust, samuti operatiivse lennuliikluse juhtimist. See tähendab muu hulgas seda, et tsiviiljärelevalveasutus ei saa anda asjakohaseid lube ja sertifikaate kaitselendundusega tegelevatele isikutele, lennuvälja käitajale, kaitselendunduse õhusõidukitele ega kaitselendundusega tegelevatele organisatsioonidele, nagu tal on see õigus tsiviillennunduses.

Veel on oluline märkida, et kaitselendundusega seotud riigihangetes on lähteülesande koostamisse kasulik kaasata ka KLJT, et vältida hilisemaid probleeme, mis võivad tekkida rajatise, lennutreeningseadme või õhusõiduki kasutuselevõtmiseks vajaliku sertifikaadi taotlemisel.

Eelnõu §-ga 3 defineeritakse, mis on tunnustamine selle määruse tähenduses. See on menetlus, mille käigus KLJT hindab isiku, organisatsiooni, õhusõiduki või seadme lendundusmäärustikus või muus haldusaktis (nt standardtegevusjuhendiga⁹, mille on kehtestanud KLJT või Kaitseväe juhataja või tema volitatud isik) kehtestatud nõuetele vastavuse samaväärsust, kui isikule, organisatsioonile, õhusõidukile või seadmele on väljastanud asjakohase loa või sertifikaadi teine asutus¹⁰ või organisatsioon¹¹.

Märkida tuleb, et eelnõukohase määrusega ei reguleerita, millise dokumendi annab KLJT tunnustamise menetluse käigus. See võib olla luba või sertifikaat või hoopis KLJT ülema käskkiri. Selle üle otsustab KLJT ise ning see võibki eri isikute (ametikohtade) või organisatsioonide, rajatise, lennutreeningseadme või õhusõiduki puhul olla erinev.

2. peatükk. Loa ja sertifikaadi andmine

Paragrahvides 4 ja 5 sätestatakse miinimumloetelu andmetest, mis tuleb loa või sertifikaadi taotlemiseks esitada. Samas on mõlemal juhul jäetud KLJT-le võimalus täpsustada loa või sertifikaadi taotlemiseks vajalike andmete loetelu, sest see võib ametikohtade kaupa erineda (§ 4 lõige 2, § 5 lõige 3), olenedes sellele ametikohale seatud kvalifikatsiooninõuetest. Näiteks mõnel juhul on oluline tervisetõendi esitamine (nt piloot), mõnel juhul mitte (nt lennuprotseduuride väljatöötaja, õhutulejuht, sihitaja).¹²

Loetelu andmetest on loa ja sertifikaadi puhul erinev. Loa taotlemisel (§ 4 lõige 1) tuleb KLJT-le esitada vähemalt järgmised andmed:

- 1) isikuandmed (nt ees- ja perekonnanimi, sünniaeg, isikukood) ja ametikoha nimetus (nt piloot, lendundustehniline töötaja¹³);
- 2) nõuetekohane kehtiv tervisetõend, kui see on sellel ametikohal töötamiseks nõutav (nt piloodil, kaugpiloodil, lennujuhil on vaja esitada tervisetõend);
- 3) tunnistus, diplom, tõend või muu dokument asjaomase koolituse läbimise kohta.

Sertifikaadi taotlemiseks esitatavate andmete loetelu on neljas lõikes (§ 5 lõiked 1–4), kuid need võib tinglikult jagada kaheks, sest sertifikaadi andmisel saab jagada sertifikaadi saaja

⁹ Lühend STJ.

¹⁰ Näiteks TRAM, Saksamaa MAA.

¹¹ Näiteks EASA.

¹² Märkus. Tervisetõendi esitamise kohustuse puudumine ei tähenda, et isiku tervises seisundit ei hinnata üldse. Millisel juhul, kui sageli ja milliste nõuete kohaselt tervises seisundit hinnatakse, on sätestatud lendundusmäärustiku §-s 90, samuti võib see olla eraldi sätestatud ametikohale seatud kvalifikatsiooninõuetes.

¹³ Märkus. Lendundustehniliste töötajate hulka arvatakse näiteks hoolduslülid tehnikud ja insenerid. Ametikoha nimetusena tuleb märkida oma tegelik ametinimetus.

subjektiks – organisatsioon ja käitaja (asutus või selle struktuuriüksus) (§ 5 lõiked 1 ja 2) – või objektiks – rajatis (nt lennuväli) või seade (nt lennutreeningseade) (§ 5 lõiked 3 ja 4).

Kui tegu on organisatsiooni või käitajaga, kelle jaoks on vaja taotleda sertifikaati, tuleb KLJT-le esitada vähemalt järgmised andmed (§ 5 lõiked 1 ja 2). Esiteks, organisatsiooni või käitaja nimetus ja paiknemine Kaitseväge või muu asutuse struktuuris, kui see on eristatav. Näiteks lennuvälja käitaja on õhuvägi, mistõttu tuleb andmetesse taotleja andmetena kirjutada nii Kaitseväge kui ka õhuvägi (viimane kui selgelt eristatav struktuuriüksus tervest asutusest). Õhusõidukite hooldusorganisatsioon on samuti õhuvägi ning organisatsiooni nimetusena saab märkida Kaitseväge ja struktuuriüksusena õhuvägi. Teiseks tuleb esitada organisatsiooni või käitaja kontaktandmed. Soovitav on märkida ka struktuuriüksuse kontaktid. Kolmandaks on vaja esitada organisatsiooni või käitaja käsiraamat või muu sarnane dokument. Käsiraamatu või muu sarnase dokumendi koostamise nõue võib tulla EMAR-ist, mille täitmise kohustus on sätestatud näiteks lennundusmäärustiku §-s 21, mehitamata õhusõidukite puhul §-s 22, lennuvälja ja kopteriväljaku puhul on käsiraamatu koostamise kohustus sama määrustiku §-s 75. Neljandaks tuleb esitada seaduse nõuetele vastavuse hindamise aruanne, mille organisatsioon või käitaja on ise koostanud. Põhimõtteliselt on see tabel, mille ühes tulbas on kirjas organisatsioonile või käitajale seaduses sätestatud nõue ning teises tulbas, kuidas seda rakendatakse (täidetakse). Viiendaks tuleb kirjeldada oma kvaliteedi- ja ohutusjuhtimise süsteemi. Viimane on oluline tööriist parema lennundusohutuse tagamiseks.

Kui tegu on rajatise või lennutreeningseadmega, tuleb sertifikaadi taotlemisel KLJT-le esitada vähemalt järgmised andmed (§ 5 lõiked 3 ja 4). Esiteks tuleb esitada rajatise või lennutreeningseadme täpne nimetus ja asukoht. Rajatise puhul näiteks Ämari lennuväli ja asukohana selle aadress. Lennutreeningseadme korral tuleb esitada selle mudel või muu nimetus, mille valmistaja on seadmele andnud, ning asukohana märkida aadress, kus see asub. Kui asukoha kohta kehtivad erinõuded vms, võib olla vaja märkida asukoht ka hoone või ruumi täpsusega. Teiseks tuleb kirjeldada, kuidas rajatist või lennutreeningseadet kasutatakse. Kirjeldus võib olla üks või mitu lauset, olenedes sellest, millise rajatise või seadmega on tegu ja mis on selle otstarve. Kolmandana tuleb esitada seaduses sätestatud nõuetele vastavuse hindamise aruanne, mille taotleja on ise koostanud. Põhimõtteliselt on see tabel, mille ühes tulbas on kirjas rajatisele või seadmele seaduses sätestatud nõue ning teises tulbas, kuidas seda rajatise puhul rakendatakse või kuidas see seadme puhul täidetud on. Neljandaks on vaja esitada rajatise või lennutreeningseadme dokumentatsioon. Viimase hulka kuuluvad hooldusjuhendid, projekteerimisplaanid, lennuprotseduurid, asjakohased STJ-id ja muud dokumendid, mis tõendavad kõikide seatud nõuete täitmist, millele on viidatud nõuetele vastavuse hindamise aruandes.

Paragrahvis 6 sätestatakse üldine tähtaeg esitatud taotluse menetlemiseks. See on 30 päeva alates päevast, kui on laekunud loa või sertifikaadi saamiseks kõik taotluse menetlemiseks vajalikud andmed, sealhulgas dokumendid. Seega, kui taotleja on esitanud puudulike andmetega taotluse, ei saa tal olla ootust, et see 30-päevane tähtaeg hakkab jooksmas taotluse esitamisest arvates. Tähtaega hakatakse lugema päevast, kui taotleja esitab KLJT-le ka viimased taotlusest puudu olnud andmed või dokumendid. Muus osas kohaldatakse taotluse menetlemisel haldusmenetlust haldusmenetluse seaduse järgi koos selle määruse erisustega (§-d 7 ja 8).

Luba antakse üldjuhul ilma lisatingimusteta, kuid võib teatud juhtudel siiski olla kõrvaltingimus(t)ega. Kaitse lennundusega tegelev isik, kellele nähakse määrusega ette võimalus seada kõrvaltingimusi, on lennundustehniline töötaja (§ 16). Neile, kes määruse

jõustumise ajal Kaitseväes töötavad, antakse määrusega üleminekuag, mille jooksul võib KLJT anda neile loa ka siis, kui nende lennundusmäärustiku §-ga 76 kehtestatud kvalifikatsiooninõuded ei ole kõik täidetud, see tähendab, et nende teadmised ja oskused ei vasta täielikult EMAR¹⁴ 66 lisas III sätestatud nõuetele. Miinimumnõuded peavad siiski täidetud olema.¹⁵ Et nõuetele täielikult vastata, on vaja pikemat perioodi kui mõni aasta, mis pärast lennundusmäärustiku jõustumist möödunud on. Sama probleem on ka mitme teise Euroopa Liidu liikmesriigi relvajõududes, mistõttu on mõistlik järgida nende riikide eeskujuga ja võimaldada olemasolevatel töötajatel jätkata oma tööd ka pärast selle määruse jõustumist. See ei tähenda aga seda, et üleminekuag on lõputu. Pärast määruse jõustumist tuleb KLJT-l koostöös õhuväega välja töötada plaan, mis ajaks saavad kõik nõuded täidetud, ja seda aega loetaksegi üleminekuajaks. Üleminekuag ei kehti aga nendele isikutele, kes võetakse samale ametikohale tööle pärast selle määruse jõustumist. See tähendab, et kui isik võetakse tööle näiteks 6. oktoobril 2024, siis tema teadmised ja oskused peavad vastama juba EMAR 66 lisa III nõuetele.

Paragrahviga 7 sätestatakse, millal KLJT keeldub loa või sertifikaadi andmisest. Seda tehakse juhul, kui taotluses esitatud andmetest ilmneb, et kaitselennundusega tegelev isik, organisatsioon, rajatis või lennutreeningseade ei vasta lennundusmäärustiku või muu haldusaktiga kehtestatud nõuetele. Nõuetele mittevastavaks võib lugeda ka juhtumi, kui isik või organisatsioon on iga-aastase kohustusliku kontrollimise vahel nõudeid oluliselt rikkunud, mistõttu on näiteks seatud ohtu lennuohutus või tekitatud kahju organisatsioonile. Keeldumise otsus tuleb teha sama tähtaja jooksul sarnaselt loa andmisega. Kuna tegemist on haldusmenetlusega, tuleb otsust põhjendada.

Eelnõu §-ga 8 sätestatakse loa või sertifikaadi kehtivuse peatamise või kehtetuks tunnistamise alused. Need on loal ja sertifikaadil sarnased. KLJT-le jäetakse kaalutlusõigus, samas kui keeldumise korral tal seda ei ole. Nii võib KLJT teha otsuse antud loa või sertifikaadi kehtivus peatada, kui pärast loa või sertifikaadi andmist tuleb välja, et kaitselennundusega tegelev isik, organisatsioon, rajatis või lennutreeningseade ei vasta lennundusmäärustiku või muu haldusaktiga kehtestatud nõuetele (§ 8 lõige 1). Tingimus on, et puudus(t)e kõrvaldamine peab olema lihtne ja kiire. Kui puudus(t)e kõrvaldamiseks peab isik näiteks minema aastasele väljaõppele, siis ei ole enam võimalik kiiresti puudust kõrvaldada, kuid kui kursus, millel ta peaks osalema, kestab näiteks kolm kuud, võib lugeda seda lihtsalt ja kiiresti täitmiseks. Eeldus on ka see, et asjaomasele kursusele saab minna üsna kiiresti, mitte alles näiteks aasta pärast. Seadme puhul tähendab see näiteks seda, et kui mõni osa on vaja asendada ja selle osa saab vahetatud kohe või mõne kuu jooksul ning eeldusel, et seadme seisma jätmine ei ohusta lennuohutust, võib sertifikaadi kehtivuse selleks ajaks peatada. Sama kehtib rajatise puhul: kui puudus ei ohusta lennuohutust, siis ei pruugita sertifikaadi kehtivust peatada. Kui peetakse siiski vajalikuks see peatada, on puudus suurem ja võib lennuohutust otseselt mõjutada. Kuna olukordi ja lahendusi on väga erinevaid, peabki KLJT-le jääma kaalutlusõigus ehk võimalus otsuse langetamisel kõiki plusse ja miinuseid kaaluda.

Loa või sertifikaadi kehtivuse peatamise korral tuleb määrata tähtaeg, mil loa või sertifikaadi kehtivus on peatatud, ja ettekirjutus selleks tähtajaks puudus(ed) kõrvaldada (§ 8 lõige 2). Kui puudust või puuduseid määratud tähtajaks ei kõrvaldata, tunnistatakse luba või sertifikaat kehtetuks (§ 8 lõige 3). Kui nõuded täidetakse kiiremini ehk enne määratud tähtaja saabumist ja selle kohta esitatakse dokument või muu kinnitus, lõpetatakse ka loa või sertifikaadi

¹⁴ Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokument „Sõjalise otstarbega õhusõiduki hoolduse loastamine“ (EMAR 66).

¹⁵ Nõuded, millele kõik töötajad praegu vastavad, on kehtestanud õhuväe ülem enne KLJT loomist.

kehtivuse peatamine ning see muutub pärast asjakohase otsuse tegemist jälle kehtivaks. Kui asjakohane dokument esitatakse enne ettekirjutuse tähtaja lõppu, siis kehtivus automaatselt ei taastu, sest KLJT peab kontrollima, kas esitatud dokument on piisav, et lugeda ettekirjutus täidetuks.

Oluline on, et loa või sertifikaadi kehtivuse peatamise tähtaega ei pikendata, sest enamasti on load ja sertifikaadid tähtajalised. Seetõttu ei ole mõistlik loa või sertifikaadi kehtivuse peatamise tähtaega pikendada, vaid luba või sertifikaat tunnistatakse kehtetuks ning kui kõik nõuded on täidetud, saab taotleda uue loa või sertifikaadi.

Kaitselennundusega tegelevate isikute oskuste ja teadmiste üle tuleb pidada arvestust (§ 9). Selle eesmärk on tagada kaitselennunduses üldine lennundusohutus, sest lennuohutust mõjutavate juhtumite uurimise statistika järgi juhtub üle poole juhtumitest juhtub inimese vea tõttu. Seda riski tuleb vähendada ja kogu kaitselennunduses peaks olema tagatud ühtlane tase, olenemata sellest, millises asutuses isik töötab. Kõige rohkem on näiteks kaugpiloote ning samasse kategooriasse kuuluva ja sarnast tüüpi mehitamata õhusõidukitega lendavatel kaugpilootidel peaksid olema samad teadmised ja oskused.

Kuna Kaitseväes võivad näitena toodud mehitamata õhusõidukeid kasutada kõik struktuuriüksused, lisaks teised valitsusasutused, siis selleks, et asutustes oleksid tagatud kvalifikatsioonitasemete hindamise ühtlased alused ja nende tasemete üle arvestuse pidamise kord, antakse määrusega selle dokumendi koostamise kohustus KLJT-le ja see kehtib kõikide Kaitseministeeriumi valitsemisala asutustes töötavate isikute suhtes. Arvestuse pidamise kord tuleb kehtestada kõikide lennundusmäärustiku 8. peatüki alla kuuluvate isikute kohta ning arvestust peavad üksused ja asutused ise. KLJT-l on õigus kontrollida arvestuse pidamise õigsust. Soovituslik on samas või muus asjakohases dokumendis kehtestada ka nõuded selle kohta, kuidas kvalifikatsioonitaset säilitatakse.

3. peatükk. Teise asutuse ja organisatsiooni välja antud loa ja sertifikaadi tunnustamine

Paragrahv 10 käsitleb välisriigis saadud oskuste ja teadmiste tunnustamist. Kui NATO liikmesriigi MAA või NATO tunnustatud välisriigi¹⁶ MAA on kellelegi andnud loa või millelegi sertifikaadi, siis KLJT üldjuhul tunnustab seda luba või sertifikaati ilma lisatingimusi seadmata (§ 10 lõige 1). Eesmärk on vähendada KLJT töökoormust, sest võib eeldada, et nõuded on täidetud. „Üldjuhul“ sellepärast, et aeg-ajalt võib ette tulla ka erandeid, kus Eestis kehtestatud nõuded ja selles teises riigis kehtestatud nõuded samale ametikohale erinevad erialaliselt. Sellisel juhul on tõenäoliselt vaja ka sellest riigist saadud teadmiste ja oskuste tunnustamise korral seada mõni tingimus või kui varieeruvus on liiga suur, keelduda tunnustamisest. Kuidas lihtsustatud menetlus käib, otsustab KLJT, kehtestades selleks STJ-i, mis täpsustab selles määruses sätestatud.

Sama paragrahvi lõigetes 2–7 on sätestatud eri ametikohtadele seatud teadmiste ja oskuste tunnustamise nõuded, millega KLJT peab arvestama. KLJT võib menetlust alati täpsustada (ja rangemaks muuta), kuid ei tohi seda selles määruses või muus õigusaktis sätestatu suhtes leevendada (vt § 1 lõige 4). Samuti on oluline märkida, et kui lõikes 1 nimetatud juhul ei ole KLJT-l kaalutusõigust, siis lõigetes 2 ja 4–7 nimetatud juhtudel piiratud kujul on. See tähendab, et KLJT võib tunnustada, kuid võib ka keelduda seda tegemast ja nõuda loa taotlemist. Sellest ka sättes fraas „võib /.../ tunnustada“. Samas, kui ta seda teeb, peab ta siiski

¹⁶ Näiteks Austraalia, Uus-Meremaa.

arvesse võtma määrusega seatud tingimusi ja tunnustada võib ainult juhul, kui kõik lõikes sätestatud tingimused on täidetud. Kui mitte, tuleb tunnustamisest keelduda. Tunnustamise lubatavuse aluseks on lennundusmäärustiku 8. peatükis sätestatud nõuded. Eesmärk on lennuohutuse tagamine. Varem olid need sätted kehtestatud lennundusmäärustiku §-s 88, mis muutus 31. märtsil 2023 kehtetuks.¹⁷

Lennundustehnilise töötaja oskusi ja teadmisi saab KLJT tunnustada ainult siis, kui täidetud on kaks tingimust (**§ 10 lõige 2**):

- 1) asjakohane koolitus on läbitud NATO liikmesriigi või riigi, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd, poolt akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses või väljaspool Euroopa Liitu tsiviillennundusalast haridust andvas õppeasutuses ning
- 2) koolituse õppekava läbimisel saadud teadmised ja oskused on samaväärsed lennundusmäärustiku §-s 76 sätestatud nõuetega (st EMAR 66 lisa III nõuded).

Pilootide välisriigis saadud oskuste ja teadmiste tunnustamise korral peab KLJT arvestama järgmiste tingimustega (**§ 10 lõiked 3 ja 4**):

- 1) kui piloot on õppinud tsiviillennundusharidust andvas õppeasutuses, tuleb tunnustamise aluseks võtta lennundusseaduses tsiviillennunduses tunnustamise kohta sätestatu;
- 2) kui piloodi koolitus on läbitud NATO liikmesriigi või riigi, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd, poolt akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses ja mis on samaväärne vähemalt ametpiloodi koolitusega.

Mõlemad tingimused kehtivad täies ulatuses ka lennuõpetaja ja kontrollpiloodi kohta.

Kaugpiloodi välisriigis saadud oskusi ja teadmisi saab KLJT tunnustada juhul, kui kaugpiloot on läbinud õppekava, mis on STANAG-is 4670 kehtestatud nõuetega vähemalt samaväärne (**§ 10 lõige 5**).

Piloodi, kaugpiloodi ja lennundustehnilise töötaja tüübipädevuse saamiseks läbitud koolituse sobivust saab tunnustada KLJT (**§ 10 lõige 6**).

Piloodi, kaugpiloodi, lennuõpetaja ja kontrollpiloodi tüübipädevuse tunnustamise puhul, kui piloot on õppinud tsiviillennundusharidust andvas õppeasutuses, tuleb tunnustamise aluseks võtta lennundusseaduses tsiviillennunduses tunnustamise kohta sätestatu nagu piloodi alushariduse puhul (**§ 10 lõige 3**).

Oluline on märkida, et nõue kehtib ka juhul, kui piloot või kaugpiloot (sh lennuõpetaja ja kontrollpiloot) on pärit välisriigist ning piloot või kaugpiloot (sh lennuõpetaja ja kontrollpiloot) viibib Eestis alaliselt või ajutiselt. Või näiteks juhul, kui Kaitsevägi soovib lennuõpetaja või kontrollpiloodi teenuse sisse osta, siis selle lennuõpetaja ja kontrollpiloodi kohta kehtivad samad nõuded. KLJT antud luba või tunnustamist ei ole vaja, kui see on nii kokku lepitud rahvusvahelise kokkuleppega.

Õhutulejuhi välisriigis saadud oskusi ja teadmisi saab KLJT tunnustada juhul, kui õhutulejuhi koolitus on läbitud NATO akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses (**§ 10 lõige 7**).

Paragrahv 11 käsitleb Eestis saadud teadmiste ja oskuste tunnustamist. Põhimõtteliselt ei erine see välismaal saadud teadmiste ja oskuste tunnustamisest. Nii sätestataksegi sarnaselt § 10

¹⁷ Vt kaitseministri 22. märtsi 2023. a määruse nr 8 „Kaitseministri 18. oktoobri 2019. a määruse nr 20 „Kaitseväge lennundusmäärustik“ muutmise“ punkt 66.

lõikega 1, et kui isiku teadmised ja oskused on saadud Eesti haridusasutusest, mis ei anna sõjalist haridust, kuid millega Kaitseväel on asjakohased kokkulepped hariduse andmiseks või mille õppekava on Kaitseväega kooskõlastatud, tunnustab KLJT neid teadmisi ja oskusi üldjuhul lisatingimusi seadmata. See tähendab lihtsustatud korras, sest eeldatakse, et kui isik lõpetab kooli või kursused, siis tema teadmised ja oskused vastavad lennundusmäärustiku või muu haldusaktiga kehtestatud nõuetele. Kui neid kokkuleppeid ei ole või õppekava ei ole Kaitseväega kooskõlastatud, siis tunnustatakse isiku teadmisi ja oskusi samadel tingimustel nagu välismaalt saadud teadmisi ja oskusi.

Paragrahvid 12–15 käsitlevad tunnustamise menetlust alates positiivse otsuse tegemisest kuni tunnustamisest keeldumiseni ja juba antud tunnustamise kehtetuks tunnistamiseni. Võrreldes loa ja sertifikaadi taotlemise menetlusega on tunnustamise menetlus veidi keerukam, mistõttu on ka regulatsioon detailsem.

Märkida tuleb, et kuigi sertifikaat väljastatakse ka kaitse lennunduse rajatisele, siis tunnustamise peatükist on rajatis välja jäetud, sest see on üldjuhul maapinnaga ühenduses ja liikumatu objekt, mis rajatakse Eestis kindlasse kohta Kaitseministeeriumi valitsemisala valduses olevale kinnistule, mistõttu ei anna teine organisatsioon ega asutus sellele sertifikaati, mida võiks olla vaja tunnustada. Ei ole ka ette näha, et lähitulevikus saaks kaitse lennunduse rajatiseks mõni praegu kasutusel olev tsiviillennunduse rajatis (lennuväli), millele on sertifikaadi andnud TRAM. Kui kaitse lennunduse õhusõidukid kasutavad ajutiselt mõnda tsiviillennunduse rajatist (näiteks nagu 2024. a Ämari lennuvälja raja renoveerimistööde ajaks plaanitakse), siis see on ajutine lahendus ning KLJT ei pea eelnõukohase määruse järgi sellele lennuväljale antud sertifikaati tunnustama.

Et luba või sertifikaati tunnustataks, tuleb esitada KLJT-le taotlus, milles on järgmised andmed, sealhulgas dokumendid (§ 12 lõige 1). Esiteks, taotleja nimi ja isikukood, kui taotlus esitatakse loa tunnustamiseks ja taotleja on füüsiline isik. Kui taotluse esitab organisatsioon, tuleb esitada asutuse nimetus ja tema registrinumber või ettevõtja nimetus ja tema registrikood. Teiseks peab esitama taotleja kontaktandmed, nagu postiaadress, telefoninumber või -numbrid, samuti taotleja esindaja kontaktandmed. Viimane võiks olla isik, kellega KLJT saab vajaduse korral ühendust võtta, kui tal tekib küsimusi. Kolmandana tuleb taotlusesse kirja panna, kas soovitakse loa või sertifikaadi tunnustamist ning millise loa või sertifikaadi. Näiteks kui füüsiline isik soovib, et tunnustataks tema Eesti Lennuakadeemia lõpetamise järel TRAM-ist taotletud lennuluba (nt ametpiloodiluba), kirjutatakse taotlusesse „lennuluba“. Kui näiteks Eesti Lennuakadeemia soovib lasta tunnustada oma koolitusorganisatsiooni sertifikaati, kirjutatakse taotlusesse „koolitusorganisatsiooni sertifikaat“. Neljas ja viies on põhimõtteliselt sarnased, erinevus on andmetes ja dokumentides, mis tuleb tunnustamise jaoks taotlusega koos esitada. Kui taotletakse loa tunnustamist, esitatakse dokumendid, nagu tunnistus, luba, sertifikaat või diplom ja akadeemiline õiend, mis tõendavad, et isikul on piisavad teadmised ja oskused, ning mille alusel saab taotluse menetluse ajal kontrollida isiku kvalifikatsiooninõuete täitmist. Kui organisatsioon taotleb sertifikaadi tunnustamist, tuleb esitada teise asutuse või organisatsiooni antud sertifikaat ja muud dokumendid, mille alusel KLJT saab taotluse menetluse ajal võrrelda nõuetele vastavust. See kehtib ka kaitse lennunduse õhusõiduki kohta.

KLJT-l on õigus taotlejalt küsida lisateavet (§ 12 lõige 2). Et taotlejal oleks lihtsam taotlust koostada, on soovitatav, et KLJT koostaks täpsustava loetelu andmetest, mida peab loa või sertifikaadi tunnustamise taotlemiseks esitama. Eriti oluline on see lõike 1 punktides 4 ja 5 sätestatud andmete puhul, sest taotluse menetluse tähtaeg hakkab kulgema alles kõikide vajalike andmete esitamisest.

Paragrahvis 13 kirjeldatakse, kuidas tehakse tunnustamise otsus, mida tuleb arvesse võtta, kui pikk on menetluse maksimaalne tähtaeg ja muu selline. Nii sätestatakse **§ 13 lõikega 1**, et KLJT teeb loa või sertifikaadi tunnustamise otsuse 30 päeva jooksul alates kõikide vajalike andmetega taotluse esitamisest. See tähendab, et sarnaselt loa ja sertifikaadi andmisega, kui taotleja esitas puudulike andmetega taotluse, ei saa tal olla ootust, et see 30-päevane tähtaeg hakkab jooksma taotluse esitamisest arvates. Tähtaega hakatakse lugema päevast, kui taotleja esitab KLJT-le ka viimased taotlusest puudu olnud andmed. Muus osas kohaldatakse taotluse menetlemisel haldusmenetlust haldusmenetluse seaduse järgi koos selle määruse erisustega (§-d 14 ja 15).

Kuna loa ja sertifikaadi tunnustamise taotluses esitatakse eri andmed ja dokumendid, on menetluses erinev ka see, mida ühe või teise puhul hinnatakse. Loa tunnustamiseks hindab KLJT esitatud taotluse ja sellele lisatud nõutavate andmete põhjal muu hulgas seda, kui suures ulatuses arvestatakse varasemat kogemust ja kvalifikatsiooni (**§ 13 lõige 2**). See tähendab, et kui isik alles alustab tööd kaitseleonnunduse valdkonnas, siis tal tõenäoliselt varasemat kogemust ei ole. Ent kui isik taotleb loa tunnustamist näiteks pärast mõnd tema tööalase arengu jaoks vajalikku koolitust, mis on läbitud kas välismaal või Eestis mittesõjalist haridust andvas õppeasutuses, ning ta on juba mitu aastat Kaitseväes või muus Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuses töötanud, on tal ka varasem töökogemus ning KLJT saab seda tunnustamisel lisaks arvesse võtta.

Kui loa taotluse menetlemisel tuleb siiski välja, et taotleja ei vasta täielikult lennundusmäärustikus või muus haldusaktis kehtestatud nõuetele, võib KLJT otsustada, et loa tunnustamiseks on taotlejale vaja seada kvalifikatsiooninõude või -nõuete täitmiseks lisatingimus, ning teeb ettekirjutuse asjakohase koolituse läbimiseks või eksami sooritamiseks ja määrab ühtlasi selleks tähtaja (**§ 13 lõige 3**). Määratav tähtaeg peab olema mõistlik. See tähendab, et tähtaeg ei tohi olla nõude täitmiseks liiga lühike ega ka liiga pikk (nt kaks aastat on pikk, kuni aasta aga piisav). Tähtaega pikendada ei saa. Kui ettekirjutust ei jõuta tähtajaks täita, tunnistatakse tehtud tunnustamise otsus kehtetuks või keeldutakse tunnustamisest.

Sertifikaadi tunnustamise menetluses hindab KLJT ainult esitatud taotluse ja sellele lisatud nõutavate andmete põhjal, kas organisatsioonile, lennutreeningseadmele või õhusõidukile seaduse või muu haldusaktiga sätestatud nõuded on täidetud (**§ 13 lõige 4**). See tähendab, et võrreldes loa tunnustamise menetlusega sertifikaadi tunnustamise menetluses varasemat organisatsiooni kogemust ega muud taolist arvesse ei võeta.

Kui sertifikaadi tunnustamise menetluse käigus ilmneb, et taotleja (ehk organisatsioon), lennutreeningseade või õhusõiduk ei vasta täielikult lennundusmäärustikus või muus haldusaktis kehtestatud nõuetele, võib KLJT tunnustuse andmiseks otsustada teha ettekirjutus puuduoleva(te) nõude (nõuete) täitmiseks ning määrab selleks tähtaja (**§ 13 lõige 5**). Määratav tähtaeg peab olema realistlik – see ei tohi olla liiga lühike ega ka väga pikk (nt kaks aastat on pikk, kuni aasta aga piisav). Tähtaega pikendada ei saa. Kui ettekirjutust ei jõuta tähtajaks täita, tunnistatakse tehtud tunnustamise otsus kehtetuks või keeldutakse tunnustamisest.

Isegi juhul, kui loa või sertifikaadi menetluse käigus selgub, et isik, organisatsioon, lennutreeningseade või õhusõiduk ei vasta täielikult lennundusmäärustikus või muus haldusaktis kehtestatud nõuetele, võib KLJT teha siiski tunnustamise otsuse (**§ 13 lõige 6**). Kuid see otsus on (kõrval)tingimusega, millel on omakorda eeldus, millisel juhul ta võib selle otsuse teha – puuduolevat nõuet on võimalik lihtsalt ja kiiresti täita. Kui eeldust ei ole võimalik

täita, ei saa ka tingimusega tunnustamise otsust teha. „Lihtsalt ja kiiresti“ ei tähenda tähtaega, mis oleks näiteks nädal, vaid võib olla pikem periood, näiteks kuni kuus kuud. Kui nõude täitmiseks kulub rohkem kui kuus kuud, ei saa seda nimetada enam kiiresti kõrvaldatavaks puuduseks. Sellisel juhul tuleb tunnustamisest keelduda.

Kui KLJT jõuab menetluse käigus seisukohale, et nõuded on samaväärsed, mis oleks loa või sertifikaadi saamise (andmise) puhul, teeb KLJT tunnustamise otsuse, kuid see otsus on alati tähtajaline – tunnustamise otsus saab kehtida sama kaua, kui kehtiks luba või sertifikaat (§ 13 lõige 7). Mõned sertifikaadid ja load antakse tähtajatult, sellisel juhul on tunnustamise otsus samuti tähtajatu. Tavapärase järelevalve käigus kontrollitakse hiljem tähtajatu loa või sertifikaadi saanud isiku, organisatsiooni, lennutreeningseadme ja õhusõiduki jätkuvat nõuetele vastavust. Kui see nõuetele enam ei vasta, kohaldatakse kas loa või sertifikaadi tunnustamise otsuse peatamist või selle kehtetuks tunnistamist.

Eelnõu §-ga 14 sätestatakse, millal keeldutakse loa ja sertifikaadi tunnustamisest. Neid olukordi on kaks. Esiteks teeb KLJT keelduva tunnustamise otsuse, kui kaitselennundusega tegelev isik, organisatsioon, lennutreeningseade või õhusõiduk ei vasta lennundusmäärustikus või muus haldusaktis sätestatud nõuetele. Keelduva otsuse tegemine tähendab üldjuhul seda, et isiku, organisatsiooni, seadme või õhusõiduki nõuetele mittevastavust ei ole võimalik kiiresti kõrvaldada, mittevastavus on piisavalt suur, et anda ei saa ka tingimusega tunnustamist.

Teiseks, juhul kui see teine asutus või organisatsioon on andnud välja ajutise loa või sertifikaadi. Viimasel juhul tuleb taotleda Eestis uus luba või sertifikaat, sest tavaliselt on ajutised load või sertifikaadid lühikese kehtivusajaga ning antud piiratud kasutusega või põhjusel, et isik, organisatsioon, seade või õhusõiduk ei vasta täielikult nõuetele.

Paragrahv 15 käsitleb tunnustamise kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamisega seonduvat. Kehtivuse peatamise otsuse tegemisel on KLJT-l kaalutusõigus, kuid kehtetuks tunnistamise otsuse tegemise korral mitte. Nii sätestab § 15 lõige 1, et loa või sertifikaadi tunnustamise otsuse võib peatada, kui pärast tunnustuse otsuse tegemist selgub, et kaitselennundusega tegelev isik, organisatsioon või õhusõiduk ei vasta lennundusmäärustikus või muus haldusaktis sätestatud nõuetele. Eelduseks on, et puudust on võimalik lihtsalt ja kiiresti kõrvaldada (st täita puuduolev nõue lihtsalt ja kiiresti). Vastasel juhul tuleb tunnustamise otsus kehtetuks tunnistada. „Lihtsalt ja kiiresti“ on sama tähendusega, nagu kirjeldatud § 13 lõigete 3 ja 5 selgituses.

Loa või sertifikaadi tunnustamise otsus peatamise otsusega koos tehakse ka ettekirjutus puuduse kõrvaldamiseks ja mõlemale määratakse sama tähtaeg ehk otsus peatatakse kuni ettekirjutuses määratud tähtaja saabumiseni (§ 15 lõige 2). Peatamise otsuse saab lõpetada ka varem, kui puudus likvideeritakse (nõue täidetakse) enne ettekirjutusega määratud tähtaega. Sellisel juhul teeb KLJT otsuse loa või sertifikaadi tunnustamise peatamise lõpetamise kohta ning tehtud tunnustuse kehtivus jätkub. Et KLJT saaks veenduda, et nõue on täidetud, tuleb esitada asjakohased tõendid, nagu koolituse läbimist tõendav dokument, seadmel osa vahetamist tõendav dokument. Kui nõuet ei ole ettekirjutuse ja tunnustuse peatamise otsuses määratud tähtajaks täidetud, tunnistatakse loa või sertifikaadi tunnustamise otsus kehtetuks. Peatamise otsuse tähtaega pikendada ei saa.

Lisaks eespool nimetatud juhule, kui loa või sertifikaadi tunnustamise otsus tunnistatakse kehtetuks, sest tunnustamise peatamist kui leebemat meetet ei olnud võimalik kohaldada või

puudust ei kõrvaldatud tähtajaks, tunnistatakse loa ja sertifikaadi tunnustamise otsus kehtetuks, kui (§ 15 lõige 3):

- 1) kaitselennundusega tegelev isik, organisatsioon, lennutreeningseade või õhusõiduk ei vasta lennundusmäärustikus või muus haldusaktis sätestatud nõuetele või
- 2) tingimusega tunnustamise otsuse korral ei ole tingimust või nõuet tähtajaks täidetud.

Esimesel juhul avastatakse tõenäoliselt tavapärase järelevalve käigus, et asjaolud on muutunud ja nõuetele enam ei vastata, või selgub, et esitatud on eksitavaid andmeid, mistõttu ei oleks saanud ka tunnustamise otsust teha, kui need asjaolud oleksid taotluse menetluse ajal teada olnud. Teine juhtum on sarnane loa või sertifikaadi tunnustamise otsuse peatamisega, kus on määratud nõude täitmise tähtaeg, aga kui nõuet tähtajaks ei täideta, tuleb ka tehtud otsus kehtetuks tunnistada.

4. peatükk. Määruse rakendamine

Selgitus eelnõu § 16 kohta on eespool (vt lk 6).

Eelnõu §-ga 17 määratakse määruse jõustumise kuupäev, milleks on 1. aprill 2024. Kaaluti ka määruse jõustumist üldises korras, kuid siiski leiti, et kindla kuupäeva määramine loob parema selguse ka §-s 16 sätestatud aja fikseerimisel ja jätab KLJT-le väikese ajavaru, et vaadata üle olemasolevad STJ-id ning kui jõuab, siis kehtestada puuduolevad (nende koostamisega saab alustada juba määruse eelnõu koostamise ajal).

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õigusega.

4. Määruse mõju

Määruse peamine sihtgrupp on KLJT, kelle nn tööriist see määrus on. Seega evib see KLJT tegevuse jaoks suurt positiivset mõju. Samas tuleb neil pärast määruse vastu võtmist ühekordse suurema ülesandena üle vaadata kõik kehtivad STJ-id, mis on seotud lubade ja sertifikaatide andmisega või nende tunnustamisega, kui need on andnud teine asutus või organisatsioon kui KLJT ise. Kui vajalikud STJ-id puuduvad, tuleb need ette valmistada ja kehtestada. Seda on tehtud ja tehakse ka edaspidi jooksva tööna, mistõttu STJ-ide kehtestamise vajadusega töökoormus märkimisväärselt ei kasva. Pikemas perspektiivis töökoormus järelevalve mahu suurenemise tõttu üldiselt siiski kasvab ja võib tekkida vajadus tööle võtta mõni uus töötaja.¹⁸ Võrdluseks võib tuua naaberriikide MAA-de töötajate arvu: Läti MAA-s¹⁹ töötab kaheksa inimest, Leedus 13 ja Soomes üle 20, ent näiteks Saksamaal üle 400 inimese²⁰.

Teine sihtgrupp on kõik kaitselennundusega tegelevad isikud, kaitselennundusega seotud organisatsioonid (hooldus- ja koolitusorganisatsioonid jms), kaitselennunduse rajatiste valdajad, lennutreeningseadme valdajad ja kaitselennunduse õhusõidukite valdajad. Viimased ainult juhul, kui õhusõiduk võetakse esimest korda kasutusele ja vaja on teha tunnustamist, muul juhul kohaldub lennundusmäärustik. Taotlusi esitatakse ja menetletakse jooksvalt ning määrusega ei määrata tähtaegu, millal peavad kõik määruse reguleerimisalas olevad isikud,

¹⁸ Seos on kaudne ega ole otseselt seotud selle määruse kehtestamisega, vaid üleüldiselt järelevalve tõhustamise vajadusega.

¹⁹ Võrdlusena võib öelda, et Läti õhuvägi on Eesti õhuväest väiksem.

²⁰ Saksamaa MAA koosseisus on ka insenerid, kes tegelevad muu hulgas õhusõidukite arenduse ja muu sellisega.

organisatsioonid, rajatised, seadmed ja õhusõidukid omama luba või sertifikaati või luba või sertifikaat peab olema tunnustatud, kui selle on välja andnud teine asutus või organisatsioon. Seega ei kasva pärast määruse jõustumist töökoormus märgatavalt ühelgi asutusel, kus töötavad kaitselennundusega tegelevad isikud või kelle valduses on kaitselennunduse rajatised, lennutreeningseade või õhusõidukid, või halduskoormus organisatsioonidel, kui tegemist on eraõigusliku juriidilise isikuga, kes on seotud kaitselennundusega (pakub näiteks koolitus- või hooldusteenust). Praegu ei ole teada selliseid organisatsioone, keda määruse jõustumine ja rakendamine vahetult mõjutaks.

Määruse rakendamisel puudub sotsiaalne mõju, sealhulgas demograafiline mõju. Samuti puudub otsene mõju majandusele, loodus- ja elukeskkonnale, regionaalarengule ning kohalike omavalitsuste ja riigiasutuste, välja arvatud Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuste korraldusele, samuti Kaitseliidu korraldusele.

Peale selle on määruisel positiivne mõju kaitselennunduse lennundusohutusele ja see aitab kaasa *just culture* juurutamisele Kaitseministeeriumi valitsemisalas ja kaitselennunduses tervikuna. Kuna määrusega kehtestatakse nõuded kaitselennundusele, ei evi eelnõukohane määrus mõju tsiviillennundusele, sest kõnesolev määrus sellele ei kohaldu. Mõju on ainult kaudne: kuna nii kaitselennunduse kui ka tsiviilõhusõidukid kasutavad sama õhuruumi, parandab parem lennundusohutuse tagamine üleüldist lennuohutust Eesti õhuruumis.

Selged reeglid annavad panuse ka riigi julgeoleku paremale kaitsmisele. See tähendab, et eelnõukohase määruse kehtestamine ja rakendamine aitab kaasa riigi julgeoleku kaitsmisele. Kuna aga enamikku kehtestatavatest reeglitest täidetakse juba praegu või tehakse selleks ettevalmistusi ning riigi sõjaliseks kaitsmiseks valmistatakse pidevalt (see on Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuste üks olulisimatest ülesannetest), on määruse üldine mõju väike, samuti selle ulatus ja sagedus.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

KLJT kui kaitselennunduse üle järelevalvet tegev üksus peab üle vaatama oma senised lubade ja sertifikaatide andmise menetlust puudutavad STJ-id, need selle määrusega kooskõlla viima ning vajaduse korral koostama ja kehtestama puuduolevad. Tegemist on ühekordse tööülesandega, sest kui kõik asjakohased dokumendid on läbi vaadatud ja vajaduse korral uuendatud või uued kehtestatud, jätkub KLJT-s igapäevane tegevus. Kuna lennunduses tervikuna tehakse sageli muudatusi, millega KLJT peab oma dokumendid kooskõlla viima, siis eelnõust tulenev mõjuulatus on keskmine ja sagedus madal. Teistele Kaitseväe üksustele ja asutustele kui loa või sertifikaadi või nende tunnustamise taotlejatele vahetult ülesandeid ei lisandu, vaid ülesanne täidetakse jooksvalt.

Määruse kehtestamine ei too endaga kaasa organisatsioonilisi muudatusi. Riigile ei too määruse rakendamine kaasa lisakulusid. Kõik vajalikud kulutused jäävad riigieelarve ja Kaitseministeeriumi valitsemisala ja tema asutuste ning Kaitseliidu eelarve piiresse. Määruse rakendamisel ei teki tulu riigieelarvesse.

6. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus ei ole kasutusele võetud uusi termineid. Võrreldes tsiviillennunduse jaoks defineeritud mõistega „tunnustamine“ erineb selles määruises sätestatud tunnustamise definitsioon, kuid selle defineerimisel on arvesse võetud tsiviillennunduses olevat mõistet niivõrd, kuivõrd see on

võimalik arvesse tsiviillennunduse ja kaitselennunduse erinevusi (näiteks ei kohaldu Euroopa Liidu õigusaktid, mistõttu ei saa neile viidata sarnaselt LennS-i § 7¹ lõikes 5 olevaga).

7. Määruse jõustumine

Määrus jõustub 1. aprillil 2024, et anda KLJT-le aega üle vaadata või kehtestada nõuded, mille aluseks kõnesolev määrus on. Samuti on aega vaja neil, kes peavad hakkama loa või sertifikaadi tunnustamist taotlema, et saaks aegsasti hakata taotlust koostama.

8. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi kaudu kooskõlastamiseks Kliimaministeeriumile ning arvamuse esitamiseks Kaitsevæele, Kaitseliidule, Välisluureametile, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskusele ja Transpordiametile.