

Arvamuste tabel

Tervisekassa 20.10.2025 nr 1.5-1/9044-1	
<p>1. Eelnõus kohaselt muudetud riigikaitseaduse § 87¹¹ lõikes 2 viidatakse, et sõjavangidele tervishoiuteenuste osutamise korraldamise tingimused ja korra võib kehtestada Vabariigi Valituse määrusega. Selgusetuks jääb, millistest reeglitest lähtudes Tervisekassa seda teenust korraldama peab, kui vajadus tekib kohe. Vastavad reeglid peaksid olema paigas hetkel, mil Tervisekassa vastutavaks isik määratakse, saamaks selgust pandavast vastutusest. Selline võimalus on, sidudes korralduse ära olemasoleva vangistuseseaduse korraldusega (vt ettepanek nr 2 allpool)</p> <p>a. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku, et sõjavangidele tervishoiuteenuse osutamise reeglid ja kord kuuluks kehtestamisele koos seaduse muutmisega. Alternatiivselt on oluline, et paigas oleksid seaduse tasemel vähemalt kõige olulisemate küsimuste vastused. Veel alternatiivina on võimalik sõjavangide regulatsioon siduda täna olemasoleva vangide tervishoiu korraldamise regulatsiooniga.</p> <p>SELGITUS: Praktikas on olnud korduvalt olukordi, kus detaile selgitama pidav määrus ei jõustu veel aastaid või ka aastakümneid pärast seadusmuudatust, mis tekitab õigussõlm. Kui siin peaks selline risk realiseeruma, siis on Tervisekassa pädevuses sisuliselt ilma reegliteta otsustada, millist tervishoiuteenust sõjavangidele korraldada.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu ja seletuskirja muudetud.</p>

2. Leiame et eelarve sätte sõnastus on selgem ja seda on võimalik rakendada paremini, sidudes selle sõjavangide vanglasse paigutamise juhtudel koheselt standardiga.

Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku TTKS § 52 uus lõigu lisamisel asemel sõnastada riigikaitseseaduse § 8711 lõige 1 järgnevalt:

„(1). 12. augusti 1949 Genfi (III) konventsioonis ette nähtud tervishoiuteenuste osutamist sõjavangidele korraldab Tervisekassa riigieelarveliste võimaluste piires vangistusseaduse §-de 49 ja 52 alusel. Kui sõjavangid on paigutatud mujale kui vanglasse riigikaitseseaduse § 878 lõige 4 mõistes, määratakse nendele osutatava tervishoiuteenuse osutamise tingimused ja korra vastavalt sõjavangide paigutamise koha võimalustele ning riigieelarveliste võimaluste piires Vabariigi

Valitsuse korraldusega.“

Kui eeltoodu sobib, tuleb lisada sõna „sõjavangid“ praegusesse TTKS § 52 lg 31 järgnevalt:

(31) Vanglas ja arestimajas kinni peetavatele isikutele, sh sõjavangidele tervishoiuteenuste osutamist, sealhulgas vanglas kohapeal osutatavat hambaravi, ravimeid, meditsiiniseadmeid ja muid tervishoiuteenuste osutamisega seotud kulusid rahastatakse riigieelarvest Tervisekassa kaudu vangistusseaduse § 52 lõike 11 alusel ning Tervisekassa tervishoiuteenuste loetelus sätestatud alustel, tingimustel ja korras.

SELGITUS: Tervisekassal ei ole sõjavangidele tervishoiuteenuste osutamiseks reservvahendeid ette nähtud. Sellest tulenevalt on oluline fikseerida, et finantsiline tugi nii tervishoiuteenuste korraldamiseks kui ka teenuse osutamise tarbeks tuleb riigieelarvest. Samas on oluline, et reguleeritud oleks teenuse standard, mida eeltoodud

<p>sõnastus tagab. Vastav sõnastus jätab ka erisuse võimaluseks, kui teenust osutatakse vastavalt riigikaitseaduse § 878 lg 4 Vabariigi Valitsuse korraldusega mujal kui vanglas.</p> <p>Märgime, et sõjavangide paigutamisel mujale kui vanglasse on oluline ka see, kas mujale paigutatud kohas on tegevusluba tervishoiuteenuse osutamiseks. Kui ei ole, peab olema läbi mõeldud see, kas Vabariigi Valitsuse korraldusega antakse vastav tegevusluba eritingimustel või nähakse selleks ette muu protsess.</p>	
Logistika ja Sadamate Liit 07.10.2025	
<p>1. Kaitseväe ja tsiviilstruktuuride (lootsid, navigatsioonimärgistus, hüdrograafia ja kartograafia) vaheline koostöö võiks olla õigusaktide kaudu kindlamalt reguleeritud. Hädaolukordades on tegevuste selgitamine aeganõudev ja võib tekitada soovimatuid arusaamatusi. Ka mereliste ohtude komisjoni töö ja tegevusjuhendite väljatöötamine oleks hõlpsam, kuid koostööspektid tsiviilstruktuuridega tuleneksid kasvõi üldistatud kujul seadusest.</p>	Teadmiseks võetud.
<p>2. Punkt 10. Kirjutatakse mõiste „ sadama reidil“. Kuid Eesti sadamatel puuduvad ametlikud reidid ja ka ankruaalad. Need asuvad üldkasutatavatel merealadel ranniku ja sadamate läheduses ja mitte ainult. Seepärast tasuks selguse mõttes kustutada sõna „sadamate“.</p> <p>Samas kirjutatakse, et laev peab olema varustatud AIS seadmega. Tasuks täpsustada „sisselülitatud AIS seadmega“. Niisugune nõue on rahvusvahelises meresõidus kehtiv praegugi; väljalülitatud AIS seade on tõsine rikkumine. Sama ka punktis 12).</p> <p>Punktis 11) sätestatud teavitamiskohustus ja protseduurid peaksid olema täpses kooskõlas Meresõiduohutuse seaduse paragrahviga 72. Antud juhul on üle võetud vaid</p>	Osaliselt arvestatud ja antud selgitus. „Sadama reid“ on MSOS-is kasutatud §-des 50 ¹ , 50 ⁴ , 50 ⁹ , 68 ¹ ja 95 ⁴ , seega ei ole tegemist uue terminiga. Vaatamata sellele, et täna ei ole sadama reide ja ankruaalasid ametlikult määratud, võidakse seda teha tulevikus, mistõttu on mõistlik, et seaduses on nõue sätestatud kujul, mida mõeldud on – väljaspool sadamat ja selle akvatooriumi teenuse osutamise korral.

<p>selle paragrahvi lg. (1) regulatsioon, kuid järgnevad (sadamatega seonduvad) on miskipärast välja jäänud.</p>	<p>Paragrahvis 72 vajas uuendamist ainult lõige 1, sest seaduse tasemel ei pea olema reguleeritud riigiasutuste vaheline teavitamiskohustus. Juhul, kui seda on vaja kokku leppida, on selleks ette nähtud teised võimalused.</p>
<p>Telia 08.10.2025 nr EC.1-5.1/1484-1</p>	
<p>Kaitseministeerium edastas 30.09.2025 Telia Eesti AS-ile (edaspidi Telia) kooskõlastamiseks ja arvamuse avaldamiseks Kaitseväe korralduse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (edaspidi Eelnõu) ning palus tagasisidet kümne tööpäeva jooksul.</p> <p>Telia on tutvunud Eelnõu ja selle rakendusakti kavandiga „Taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevusteks loa taotlemise ja andmise kord ning loa taotlemise vorm“ (edaspidi Määrus). Soovime juhtida tähelepanu kitsaskohale, mis võib praktikas takistada elutähtsa teenuse toimepidevuse tagamist ja rikete kõrvaldamist ettenähtud aja jooksul.</p> <p>Eelnõu § 14² lg 3 kohaselt kehtestatakse Määrus, mille alusel annab Kaitsevägi taristu ja rajatiste hooldamise ning rikete kõrvaldamisega seotud tegevusteks loa viie tööpäeva jooksul. Teliale kuuluva taristu puhul, mis osaliselt paikneb sise- ja territoriaalmeres, on tegemist kriitilise taristuga, mis on vajalik elutähtsa side teenuse osutamiseks.</p>	<p>Antud selgitus. Nimetatud määruse kavandi sisu ei ole lõplik tekst ning juhul, kui selle määruse eelnõu koostama hakatakse, vaadatakse üle ka Teie esitatud ettepanekud ning nendega arvestatakse eelnõu koostamisel.</p>

Telia ei saa nõustuda, et igasuguse hooldustegevuse eelduseks on viiepäevane ooteaeg, kuna see ei ole kooskõlas elutähtsa teenuse toimepidevuse nõuetega. Avariolukorras tuleb rikete kõrvaldamisega alustada viivitamatult, mitte alles pärast loa saamist.

Seetõttu teeb Telia ettepaneku täiendada Eelnõu või Määrust erisusega, mis eristab:

1. Plaanilisi hooldustöid, mille puhul on mõistlik ja aktsepteeritav 5 tööpäevane etteteatamise ja loa taotlemise nõue;
2. Avariolukorras tehtavaid töid, mille puhul peab teenuseosutajal olema õigus alustada rikete kõrvaldamist viivitamatult, teavitades sellest esimesel võimalusel Kaitseväge ja/või Veeteede Ametit, ilma et peaks ootama eelnevat luba.

Selline lähenemine oleks kooskõlas maismaal kehtiva praktikaga, kus plaanilistest töödest teavitatakse ette, kuid avariiliste tööde puhul on lubatud alustada töödega kohe, teavitades tööde teostamisest puudutatud osapooli esimesel võimalusel.

3. Ettepanek: Telia teeb ettepaneku sätestada vealuse taristu hooldustegevustele erinevad tähtjad sõltuvalt töö iseloomust ja ajakriitilisusest:

- Plaaniliste tööde puhul jääb kehtima 5 tööpäevane etteteatamise ja loa taotlemise nõue;
- Avariolukorras peab olema lubatud alustada töödega kohe, teavitades sellest viivitamata Kaitseväge ja/või Veeteede Ametit.

Loodame, et leiate võimaluse Telia ettepanekust tulenevalt teha muudatus ning sellistest töödest teavitamise osas lepikse kokku täiendavad kanalid ja protseduurid, et kõik

vajalikud osapooled oleksid infoväljas ja rikete kõrvaldamisest teadlikud, kuid see ei saaks takistuseks elutähtsa teenuse kiirele taastamisele.	
Transpordiamet 21.10.2025 nr 1.2-3/25/16558-2	
<p>Merendusteenistuse ettepanekud:</p> <p>1. Eelnõu § 5 punktiga 7 täiendatakse meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 53¹ lõikega 4. Sätte seletuskirja põhjenduste kohaselt antakse Kaitseväele õigus korraldada veeliiklust ning kehtestada ajutisi piiranguid põhiseaduslikku korda, riigi julgeolekut või inimeste elu ja tervist ähvardava suurenenud ohu ajal. Seletuskirjas on öeldud, et Kaitsevägi püüab laevaliiklust mitte korraldada, aga kui vaja, siis peab selline õigus neil olema.</p> <p>Transpordiamet juhib tähelepanu, et laevaliikluse korraldamiseks peab olema vastav pädevus. Kui laevaliiklust hakkab korraldama vastava pädevuseta isik, siis laevaõnnetuse risk suureneb.</p> <p>MSOS § 51 sätestab laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonnad, milleks on laevaliiklusteeninduse piirkond (VTS) ja Soome lahe laevaettekannete piirkond (GOFREP) MSOS § 51 lg 4 järgi võib laevaliikluse korraldamise süsteemi laevaliiklusjuhina töötada isik, kes vastab kehtestatud kvalifikatsiooninõuetele ja on saanud laevaliiklusjuhi kutsetunnistuse. Transpordiamet on seisukohal, et ka erakorralistes olukordades tohib laevaliiklust korraldada vaid vastavat pädevust omav isik.</p>	<p>Antud selgitus. Seletuskirjas on selgitatud, et Kaitsevägi ja Transpordiamet lepivad kokku koostöö mahu ja ulatuse. Laevaliiklusteenused koosnevad eri liiki teenustest: infoteenus, navigatsiooniabiteenus ja (vee)liikluse organiseerimise teenus. Veeliikluse juhtimine on ka rahvusvahelise relvakonfliktiõiguses Kaitseväele (mereväele) tekkiv õigus meresõiduohutuse tagamise eesmärgil suunata laevu alternatiivsele veeteele. Põhirõhk sättes on siiski kahe riigiasutuse vaheline koostöö.</p>
<p>2. Eelnõu § 5 punktis 10 MSOS § 53¹ täiendamisel lõikega 4 tuuakse sisse termin „reiditeenus osutav laev“.</p>	<p>Antud selgitus. „Sadama reid“ on MSOS-is kasutatud §-des 50¹, 50⁴, 50⁹, 68¹ ja 95⁴, seega ei ole tegemist uue terminiga.</p>

<p>Mõiste „reid“ legaaldefiniitsioon puudub. Kui kehtestatakse nõuded reidil olevatele laevadele, siis õigusselguse huvides tuleks määratleda reid ja reidi piirid ning sarnaselt sadamaseaduse §-le 3, mis sätestab sadamateenused, tuleks sätestada ka reiditeenused, et oleks selge seaduslik alus, millistele laevadele nõuded kehtestatakse.</p>	<p>„Reiditeenust osutav laev“ on lühend, mis on tuletatud fraasist „ankruaalal või sadama reidil olevale laevale teenust osutav laev või väikelaev“, mida saab lugeda ka selle termini mõisteks.</p>
<p>3. § 22⁴ Kaitselendunduse järelevalveteenistus</p> <p>(1) Kaitselendunduse järelevalveteenistus (inglise keeles Military Aviation Authority – MAA) on täidesaatva riigivõimu institutsioon Kaitseministeeriumi valitsemisalas ning selle põhiülesanne on teha järelevalvet kaitselendunduse üle ning täita talle seaduses või muus õigusaktis pandud ülesandeid.</p> <p>3.1. Seletuskirjas selgitatakse, et tegemist on Kaitseväe sisemist töökorraldust puudutava sättega, millel puudub otsene mõju väljapoole Kaitseväge. (Selleks, et mõju ulatuks väljapoole Kaitseväge, on vaja anda üksusele, kes neid ülesandeid täidab, seadusega õigus järelevalvet teha väljaspool Kaitseväge. Praegu on see õigus antud lendundusseadusega.)</p>	<p>Mõeldud on, et KLJT kui institutsiooni kehtestamise sättel ei ole mõju väljapoole Kaitseväge.</p>
<p>3.2. Vastavalt rahvusvaheliselt ja EL-is kokkulepitule toimub lendundusvaldkonna jagunemine õhusõiduki põhisel – tsiviilõhusõiduk ja riiklik õhusõiduk ning õhusõiduki staatuse järgi toimub lendundustegevuste jagunemine nõ tsiviillendunduseks ja riiklikuks lendunduseks. LennS on riikliku õhusõiduki staatuse järgi täpsustanud ning defineerinud kaitselendunduse. LennS § 61 lõike 2 kohaselt on kaitselendundus Kaitseministeeriumi valitsemisala valitsusasutuse, Kaitseliidu ning välisriigi relvajõudude või nende nimel ja kontrolli all toimuv lendundustegevus. Seda definitsiooni järgitakse ka seletuskirjas, kus kirjeldatakse, et KLJT-l on õigus teha järelevalvet kogu kaitselendunduse üle, see tähendab peale Kaitseväe ka Kaitseliidu, Välisluureameti, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse (RKIK), Kaitseressursside Ameti</p>	<p>Eelnõust välja jäetud lendundust puudutavad sätted.</p>

<p>ja Kaitseministeeriumi üle, kui nende valduses on õhusõidukeid, kaitseennunduse rajatise vms, samuti kõikide Eestis viibivate ja asuvate välisriikide relvajõudude õhusõidukite ja kaitseennundusega tegelevate isikute üle, kui rahvusvaheliste kokkulepetega ei ole kokku lepitud teisiti.</p>	
<p>3.3. Eeldame seletuskirjas toodust, et lõike 1 eesmärk oli üksnes sätestada konkreetne Kaitseväe üksus, kelle põhiülesandeks on teha järelevalvet kaitseennunduse üle ning täita talle seaduses või muus õigusaktis pandud ülesandeid, juhime siiski tähelepanu, et lõikes 1 nimetatud põhiülesandeid tuleb alati vaadata koos LennS-iga (eelkõige peatükk 73 ning § 601 lõige 7). Toome selle oma seisukohas välja seetõttu, et seletuskiri ei selgita lugejale piisavalt, kuidas eelnõu ettepanekutest tervikpilt saada ning millised on KLJT lennundusvaldkonna peamised ülesanded. Märgime lisaks, et sätte sõnastusse võiks kaaluda ka lubade ja sertifikaatide väljaandmist tuua, kuna see ei ole osa järelevalvest, kuid on oluline osa. Samas on koostajad ekslikult kirjeldanud lõike 3 juures, et see õigus sisaldab anda lube ja sertifikaate. Oleme veendunud, et see on ekslik väide ning toome põhjendused allpool lõike 3 arvamuse juures.</p>	Seletuskirja täiendatud.
<p>3.4. Sättest tervikuna seisukohta kujundades on arusaamatu väide, et sättel (paragrahvil) puudub otsene mõju väljapoole Kaitseväge. Võime reservatsiooniga nõustuda, et lõike 1 puhul on võimalik selleni jõuda, kuid kommentaar seletuskirjas on esitatud terve sätte (paragrahvi) kohta. Arvestades jällegi LennS-es toodud kaitseennunduse definitsiooni, sh kaitseennunduse alla kuuluvaid organisatsioone ja eelnõus esitatud lõike 3 sõnastust, on nii sättel kui järelevalvel, aga ka lubade ja sertifikaatide andmisel (sh tunnustamisel) mõju selgelt väljaspoole Kaitseväge.</p>	Seletuskiri parandatud.
<p>4. Lisaks on eelnõus esitatud ettepanek anda KLJT-le õigus kehtestada nõudeid kaitseennunduse lennundusohutuse tagamiseks, kui seadusega ei ole kehtestatud teisiti (lõige 3). Eelnõu koostajad on seletuskirjas selgitanud, et selle (õiguse) hulka kuulub muu hulgas õigus järelevalve ühe osana anda asjakohaseid lube ja sertifikaate ning tunnustada teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lube ja sertifikaate. Nagu</p>	Eelnõu ja seletuskiri parandatud.

<p>eespool nimetasime, on lennundusvaldkonna põhimõtetele tuginedes tegemist eksliku väitega. Lõike sõnastus sarnaneb LennS-es ja tsiviillennunduse õigusaktides toodud nõuetega, kuid neis toodu ei tähenda vähimalgi moel seda, mida kirjeldatakse seletuskirjas.</p>	
<p>4.1. Rahvusvahelise praktika kohaselt on levinum mudel põhiülesannete määramisel nii tsiviil- kui riiklikus lennunduses ühele pädevale asutusele, st tsiviillennunduse pädev asutus vastutab nii lubade andmise, sertifitseerimise ja järelevalve eest ning riiklikus lennunduses samuti. 2024. aastal jõustunud LennS-e (eelkõige peatükk 73 ja § 601 lg 7) muudatuses sätestati Kaitseväe pädevused, õigused ja kohustused lennundusvaldkonnas. Tsiviillennunduses vastavad need põhiülesanded oluliste nõuete (Essential Requirements) põhimõtetele, millest erandeid teha ja kõrvalekaldumisi ei ole lubatud teha, üksnes nõ tehnilistest nõuetest (Common Requirements). Kuna liikmesriikidel (ka Chicago konventsiooni osalisriikidel) on kohustus tagada riiklikus lennunduses samaväärsete ohutusnõuete olemasolu, ei ole mõeldav, et selgelt piiritlemata juhtudel on KLJT-l õigus kehtestada iseseisvalt nõudeid. Lennundusohutusala nõuete kehtestamine kaitselennunduses saab toimuda üksnes LennS alusel.</p>	<p>Eelnõu ja seletuskiri parandatud ja KLJT õigus nõudeid kehtestada eelnõust välja jäetud.</p>
<p>4.2. Seetõttu, arvestades eelnõus esitatud sõnastusettepanekut ja arvestades lennunduses kehtivaid põhimõtteid nõuete kohta, on kaheldav, kas lõige 3 õiguslikult pädev on. Täiendavaks selgituseks märgime – ettepanek sätestab õiguse kehtestada nõudeid kaitselennunduse lennundusohutuse tagamiseks, sarnane pädevus on ka Transpordiametil tsiviillennunduse pädeva asutusena (küll laiemas ulatuses võrreldes KLJT-ga eelnõu sõnastuses), kuid nende nõuete kehtestamisele kehtivad üsna selged parameetrid. Esmalt, need nõuded ei või nii lennundusõiguse kui haldusõiguse tähenduses ületada õigusaktides kehtestatud nõuete ulatusi ning võivad olla kehtestatud reguleerimaks üksnes näiteks lennuohutust või lennundusjulgestust mõjutava lokaalse või süsteemse vea või ohu kõrvaldamiseks. Selleks võib olla näiteks mõne seadme või õhusõiduki tüübi kasutuselt eemaldamine. Selliste nõuete kehtestamine või tegevuse</p>	<p>Lahendame selle küsimuse lennundusseaduse revisjoni ja uue lennundusseaduse koostamise käigus.</p>

<p>piiramine toimub LennS § 7 lõigete 4 ja 5 alusel ning peavad vastama nii lennuohutuslastele kui siseriiklikele puutumust omavatele normidele. Nende nõuetega ei ole lubatud kehtestada ka erandeid kehtivatest nõuetest. Erandite kehtestamiseks tuleb järgida teist menetlust ning ka selles ei ole nõudest absoluutne kõrvalekaldumine võimalik. Seega, võttes jällegi arvesse, et tegemist on ennekõike lennundusvaldkonna küsimuse reguleerimisega ning sõnastust võrreldes lennundusvaldkonnas kehtivate (mitte ainult Eestis) põhimõtetega, tuleks kaaluda selliste põhjendatud vajaduste olemasolul see säte lisada LennS-i ning sisustada antava õiguse ulatus siiski lennundusalaseid põhimõtteid järgides.</p>	
<p>4.3. Märkusena, eeldatavasti seletuskirjas toodud võrdlused teiste riikide kohta on pigem nõu sisepädevuse reguleerimise küsimused kui lennuohutuslaste nõuete kehtestamise küsimused. LennS-es sätestatud kaitselelenduse nõuded on juba korra analüüsitud ka selles valguses ning Transpordiamet on jätkuvalt seisukohal, et olenemata Kaitseministeeriumi valitsemisalast, ei ole momendil tegemist kaitsevaldkonna küsimuste reguleerimisega, vaid lennundusvaldkonna küsimuste reguleerimisega ning need küsimused tuleb lahendada LennS-i ja selle alusel antava kaitselelendusmäärustiku abil.</p>	<p>Eelnõust välja jäetud lennundust puudutavad sätted, ent märgime ära, et kaitselelendus olemuslikult on siiski kaitsevaldkond, ning selle reguleerimisala puutub kokku ka lennundusvaldkonnaga.</p>
<p>4.4. Kui eelnõu koostajad peavad vajalikuks või sätte eesmärk oli anda KLJT-le õigus kehtestada sarnaselt Transpordiametile LennS § 7 lõigete 4 ja 5 alusel antud õigused, tuleb see kehtestada LennS-es ning selgitada lennundusvaldkonnale omaselt õiguste ulatus lahti. Juhime veelkord tähelepanu, et sellises sõnastuses pakutud lõige ei anna lennundusloogika alusel õigust kehtestada nõuetest erandeid, vaid reageerida üksnes lennundusohutust mõjutavale olukorrale eelkõige.</p>	<p>Lahendame selle küsimuse lennundusseaduse revisjoni ja uue lennundusseaduse koostamise käigus.</p>
<p>5. § 50 lõige 2 ja 3 “julgeolekuala”</p>	<p>Eelnõust välja jäetud õhuruumi piiranguid puudutavad sätted.</p>

<p>(2) Julgeolekuala vahetu lähedus on maapind, maapõu, õhuruum ja veekogu ulatuses, milles toimuv tegevus võib tuua kaasa ohu Kaitseväe julgeolekualale.</p> <p>(3) Kaitseväe laeva ohutusala on Kaitseväe laeva ümber ja all olev veekogu pind ning õhuruum, milles toimuv tegevus võib tuua kaasa ohu Kaitseväe laevale, ning mille mõõtmed veesõiduki välisküljest arvates on 300 meetrit horisontaalsuunas ja vertikaalsuunas vee alla ning ohutusala ülempiir veesõiduki kõrgeimast punktist 150 meetrit.</p> <p>5.1. Esmalt peame vajalikuks märkida, et isegi kui KKS-s defineeritakse julgeolekuala, tuleb arvestada, et sellele saab õhuruumi kasutajatele seada piiranguid üksnes lennundusnõuete alusel ja tingimustel. Eesti Vabariik on nii Chicago konventsiooni osalisriik kui EL-i liikmesriik, millega on võtnud endale kohustuse tagada lennuohutus rahvusvaheliselt kokkulepitud tingimustel. Neis standarditest ja nõuetest lähtuvalt on üks peamisi kohustusi lennuohutuse tagamisel järgida lennureegleid, olenemata õhusõiduki staatusest (tsiviil või riiklik).</p>	
<p>5.2. Eelmises punktis toodud osa kohustustest, millest riik kõrvale kalduda ei saa, on kehtestatud LennS §-s 4, antud kontekstis on erilist tähtsust omav lõige 3: Õhusõidukite liiklemisel Eesti õhuruumis tuleb juhendada riigisisestest lennureeglitest ja lennureeglitest, mis on sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja - protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määrusi (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010, ning komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta. Neist määrustest, kuid mitte ainult, tulevad kohustused nii riigile kui käitajatele lennuohutuse tagamiseks õhuruumi kasutamisel.</p>	<p>Eelnõust välja jäetud õhuruumi puudutavad sätted.</p>

<p>5.3. Kogu mehitatud lennutegevus toimub üldjuhul kõigile õhuruumi kasutajatele kohustuslike üldise lennuliikluse (General Air Traffic, GAT) lennureeglite alusel. Mehitamata õhusõidukite käitamisel on Euroopa Liidus kokku lepitud ühtsed nõuded lennureeglitele lisaks (lennureeglid kehtivad teatud ulatuses mehitamata õhusõidukitele eelkõige lähtuvalt nende kategooriatest).</p>	<p>Eelnõust välja jäetud õhuruumi puudutavad sätted.</p>
<p>5.4. See tähendab, et mitte ükski teise valdkonna norm ei saa teisiti kehtestada õhuruumis liiklemist kui eelkõige LennS § 4 lõikes 3 toodu (kuid mitte ainult). Nõustume, et nii riigikaitseliste kui muude riigile ja kodanikele (oluliste) õiguste kaitseks on vaja võtta kasutusele erinevaid meetmeid, kuid neid saab kasutada õhuruumi kasutamisel üksnes lennundusnõuetega kooskõlas.</p>	<p>Eelnõust välja jäetud õhuruumi puudutavad sätted.</p>
<p>5.5. Ilmestamaks olukorda, toome näite – olenemata käitajast, on tal kohustus õhusõiduki käitamiseks veenduda, et tal oleksid kõik õigused ja kvalifikatsioon lendu läbi viia ning õhusõidukit käitada. Muuhulgas kontrollib ta vastavalt õhusõidukile (mehitamata või mehitatud) ettenähtud andmekogudest, kus on nõuetele vastavalt lennundusalane teave (aeronavigatsiooniteave või info geograafiliste piirkondade kohta) avaldatud, millised piirangud õhuruumis esinevad. Kui neid andmekogudes esitatud kohaselt piiranguid ei ole, ei ole käitaja süüdi näiteks alasse lendamise keelu rikkumises, kui see ei olnud talle teada või avaldatud ettenähtud viisil.</p>	<p>Eelnõust välja jäetud õhuruumi puudutavad sätted.</p>
<p>6. Kokkuvõtvalt, ei eelnõu sätetest ega seletuskirjast ei tule selgelt välja kas ja kuidas järgitakse julgeoleku ala kehtestamine ja teavitamine lennundusnõuete kohaselt. Transpordiamet ei saa nõustuda lähenemiste ja ettepanekutega, mis puudutavad vähimalgi moel õhuruumi “korraldamist” ilma lennu(ohutus)nõuete järgimiseta.</p> <p>Seetõttu ei saa olla veendunud ka kõigi muude sätete õiguspärasuses, mis puudutavad eelkõige, kuid mitte ainult, mehitamata õhusõidukite käitamise piiramist või käitaja suhtes erimeetme kasutamist</p>	<p>Eelnõust välja jäetud õhuruumi puudutavad sätted.</p>

<p>Transpordiameti lennundusteenistus on seisukohal, et esitatud ettepanekud ei ole selgelt ja piisavalt arvestanud lennunduse nõudeid, millest teisiti kokku leppida riigis ei ole lubatud. Seetõttu ei ole Transpordiameti lennundusteenistus ka veendunud, et eelnõus toodu on õiguspärane. Oleme arvamusel, et lennundusvaldkonda puudutavate sätete väljatöötamisel võiks kaasata enne eelnõu avaldamist Eestis üldiselt lennundusvaldkonna eest vastutavate organitega, st eelkõige Kliimaministeeriumi ja Transpordiametiga.</p>	
Kaitsevägi 22.10.2025 nr 0.5-2/25/52	
<p>1. Eelnõu § 1 punktiga 3 täiendatakse Kaitseväe korralduse seadust (KKS) uue §-ga 3². Teeme ettepaneku täpsustada selle lõikes 2 millise järelevalve liigiga on tegemist. Järelevalve jaguneb haldus- ja riiklikuks järelevalveks ning moodustatava komisjoni töösse panustavad riikliku järelevalve teostajad. Sellest tulenevalt tuleks asendada sõna „järelevalvega“ sõnadega „riikliku järelevalvega“.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu ja seletuskirja täiendatud.</p>
<p>2. Eelnõu § 1 punktiga 12 täiendatakse KKS-i uute §-dega 54²–54¹¹. Lisatav § 54⁶ sätestab sõiduki ja maastikusõiduki peatamist julgeolekualal või selle vahetus läheduses. KKS-i § 50 lisatava lõike 2 kohaselt on julgeolekuala vahetu lähedus maapind, maapõu, õhuruum ja veekogu ulatuses, milles toimuv tegevus võib tuua kaasa ohu Kaitseväe julgeolekualale. Julgeolekuala võib asuda veekogu vahetus läheduses, mistõttu on oluline, et eelnõu käsitleks ka veesõiduki peatamist, sest oht võib tulla ka veekogult. Liiklusseaduse § 2 punkti 36 järgi on maastikusõiduk mootori jõul maastikul liikumiseks ettenähtud liiklusvahend, mis ei ole mootorsõiduk, ning punkti 73 järgi sõiduk teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul. Veesõiduk on meresõiduohutuse seaduse § 2 punkti 1 kohaselt ujuvvahend, mis on mõeldud veekogul liiklemiseks, sealhulgas teisaldatav ujuvvahend. Veesõiduki peatamiseks ei saa üldjuhul kohaldada samu meetmeid, mis sõiduki puhul on võimalik. Ka korrakaitseseaduse §-s 45 on lõikes 2 veesõiduki peatamine eraldi sätestatud (kuigi paragrahvi pealkiri seda ei kajasta). Teeme ettepaneku lisada kavandatavasse § 54⁶ eraldi säte</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu ja seletuskirja täiendatud.</p>

<p>veesõiduki peatamise kohta ning muuta paragrahvi pealkirja nii, et selles oleks mainitud ka veesõiduk:</p> <p>„§ 54⁶ . Sõiduki ja veesõiduki peatamine</p> <p><i>(xx) Kaitsevägi võib anda ohu ennetamiseks, väljaselgitamiseks või tõrjumiseks, kui see on vajalik julgeolekuala, sellel asuva vara ja sellel viibivate isikute ohutuse tagamiseks Kaitseväe julgeolekualal või selle vahetus läheduses oleva veesõiduki peatamiseks märguande peatamissignaalina, kasutades rahvusvahelise signaalkoodi lippe, prožektoreid, pürotehnilisi vahendeid, raadiot, valjuhääldit või ruuporit, või muul arusaadaval viisil, kui see on vajalik ohu ennetamiseks, väljaselgitamiseks või tõrjumiseks või korrariikkumise kõrvaldamiseks.“</i></p>	
<p>3. Eelnõu seletuskirjas on läbivalt kasutatud kõnekeelset terminit „droon“. Palume see asendada õigusaktides, sealhulgas eelnõus endas kasutatud ametliku terminiga „mehitamata õhusõiduk“. Juhul, kui on soov kasutada lühemat sõna, on mõistlik kasutada mehitamata õhusõiduki eestikeelset lühendit „MÕS“, mis on edukalt kasutusse võetud.</p>	<p>Arvestatud. Seletuskirjas parandused tehtud.</p>
<p>4. Seletuskirja mõjuanalüüsi osas (lk 46 jj, ka lk 59) on kasutusel „mereliste ohtude töörühm“, eelnõus aga „mereliste ohtude komisjon“, seega seletuskirjas tuleb teha vastavad parandused.</p>	<p>Arvestatud. Seletuskirjas parandused tehtud.</p>
<p>Välisluureamet 28.10.2025 nr 7-1/25/47-2</p>	
<p>1. Palun sätestada julgeolekuasutusele õigus tõrjuda mehitamata sõidukeid oma territooriumil ja selle vahetus läheduses ning sõidukitega ühest asukohast teise liikudes.</p> <p>Vahetu läheduse sisustamisel on võimalik lähtuda julgeolekuasutuste seaduse ja Kaitseväe korralduse seaduse muutmise seaduse (721 SE) seletuskirjas kirjapandust. Ka julgeolekuasutuse puhul kehtib eelnõu seletuskirjas toodu, et tehnoloogilise arengu tõttu ei pea inimene enam ise julgeolekuasutuse territooriumil viibima selleks, et seada ohtu</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu ja seletuskirja täiendatud.</p>

<p>julgeolekuasutuse julgeolek. Mehitamata õhu- või maismaasõidukid võimaldavad rünnata julgeolekuasutuse territooriumi või koguda selle kohta teavet ilma et rünnet läbiviiv või teavet koguv inimene julgeolekuasutuse territooriumile siseneks.</p> <p>Julgeolekuasutusel on lennundusseaduse § 601 lõikest 11 ja 602 lõikest 7 tulenevalt õigus kohaldada mehitamata õhusõidukite tõrjumiseks lennundusseaduse § 602 lõigetes 7-9 nimetatud meetmeid geograafilises alas, kus mehitamata õhusõidukite lendamist on piiratud. Sarnaselt Kaitseväele või Kaitseliidule ei pruugi aga julgeolekuasutus tegutseda asukohas, kus selline piirang on kehtestatud. Eelkõige kriisiolukorras võib julgeolekuasutusel olla vaja ümber paikneda alternatiivsesse asukohta. Sellises asukohas ei ole võimalik kehtestada mehitamata õhusõiduki lendamiseks piiranguid, sest seeläbi saaks avalikuks alternatiivse asukoha paiknemine.</p> <p>Kehtiv regulatsioon ei sisalda õigust tõrjuda mehitamata maismaasõidukeid, kuigi need võimaldavad koguda teavet või viia läbi rünnet sarnaselt mehitamata õhusõidukitega.</p> <p>Seetõttu ei piisa julgeolekuasutuse turvalisuse tagamiseks vaid lennundusseaduses sätestatud volitustest, vaid mehitamata sõidukite tõrjumise volitus tuleb sätestada ka JAS-is.</p>	
<p>2. Palun sätestada julgeolekuasutuse õigus teostada isiku riiete ja riietes oleva või kehal kantava asja läbivaatust.</p> <p>Selline õigus on vajalik, et ära võtta keelatud ese või isiku kontrollimiseks tutvuda dokumendiga, kui kontrollitav isik peidab eseme või dokumendi riietesse ning ei nõustu seda vabatahtlikult välja andma. Oluline on siinkohal rõhutada, et isiku keha ja kehaõõnsuste läbivaatamise õigus oleks ka edaspidi vaid politsei pädevuses.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu ja seletuskirja täiendatud</p>

<p>Samasisulise JAS-i muudatusettepaneku koos selgitusega on VLA Kaitseministeeriumile edastanud ka 07. juunil 2024 saadetud kirjaga nr 7-1/24/25 „Seaduste ja määruste muutmise ettepanek“.</p>	
<p>3. Pean oluliseks välja tuua, et erimeetmete rakendamine Kaitseväe poolt ei tohi häirida teiste asutuste ülesannete täitmist. Näiteks on Kaitseväel õigus piirata raadiosidet. Samas jagavad VLA ja Kaitsevägi Rahumäe teel paiknevat taristut. Oluline on tagada, et juhul, kui Kaitsevägi otsustab piirata raadiosidet, ei tohi see mõjutada VLA ülesannete täitmist. Eelnõu koostamise käigus ei ole raadioside piiramise võimalikku mõju VLA-ga arutatud.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
<p style="text-align: center;">Kaitsepolitsei 29.10.2025 nr 6942-2</p>	
<p>1. Eelnõu eesmärk on mh tõhustada Kaitseväe julgeolekuala kaitset. Eelnõuga laiendatakse oluliselt Kaitseväe õigusi. Kaitsepolitseiamet mõistab muudatustega taotletavat eesmärki, eriti praeguses julgeolekukeskkonnas, kuid ameti hinnangul ei ole kavandatav regulatsioon õigusselge ning tekitab Kaitseväe ülesannete ja volituste dubleerimist julgeolekuasutustega.</p> <p>Samuti on küsitav, kas on põhjendatud rahuajaks Kaitseväele sedavõrd suurte volituste andmine. Eestil tuleb tagada liitlaste julgeolek, kuid seletuskirjas viidatud NATO dokumentidele tuginemine jätab mulje, et Kaitseväe hinnangul asuvad nende linnakud vaenuliku riigi territooriumil. Ei ole asjakohane need nõuded üks -ühele Eestile üle kanda. Saatva ja vastuvõtva riigi õigused ja kohutused sätestatakse</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Selgitame, et Kaitsevägi ei hakka täitma julgeolekuasutuse ülesandeid. Kaitsevägi võtab meetmeid, et tuvastada ja tõrjuda vahetu ja oluline oht julgeolekuala vastu, mis tuleneb julgeolekuala vahetust lähedusest. Kaitsevägi peab tagama, et võetud meetmed oleksid proportsionaalsed saavutatava eesmärgiga. Järelevalvet teostatakse teenistusliku järelevalve käigus. Lävendeid on eelnõus täpsustatud ja seletuskirja täiendatud.</p>

vägede staatust puudutavas lepingus. Rahuajal on avaliku korra tagamine ennekõike politsei ülesanne, põhiseadusliku korra tagamine omakorda julgeolekuasutuste ülesanne.

Eelnõu järgi on Kaitseväel õigus kõiki erimeetmeid rakendada ka julgeolekuala vahetus läheduses. Julgeolekuala vahetu lähedus on maapind, maapõu, õhuruum ja veekogu ulatuses, milles toimuv tegevus võib tuua kaasa ohu Kaitseväe julgeolekualale (eelnõu § 1 p 9). Peamine mure seisneb selles, et selle ala suurus ei ole üheselt defineeritud. Täiendavalt leevendatakse eelnõus ajutise julgeolekuala tähistamise kohustust. Ebamäärane Kaitseväe volituste ruumiline kehtivus võib paratamatult kaasa tuua dubleerimist. Riigi vastu suunatud luuretegevuse ennetamine ja tõkestamine on KAPO ülesanne (JAS § 6 p 2).

Samuti langetatakse eelnõuga osade meetmete rakendamise lävendit. Kehtiva KKS § 54¹ lg 1 järgi võib Kaitsevägi näiteks isikut varjatult jälgida üksnes edasilükkamatul juhul kõrgendatud ohu väljaselgitamiseks või tõrjumiseks. Eelnõu kohaselt võib seda teha pelgalt ohu väljaselgitamiseks või tõrjumiseks. Seletuskirjas ei ole põhjendatud selle muudatuse vajadust. Kaitseväe liiga lai tegutsemisvabadus rahuajal võib taaskord kaasa tuua dubleerimist.

Kaitseväele täiendavate õiguse andmisega tuleb hinnata ka olemasoleva järelevalve süsteemi asjakohasust. Kuivõrd eelnõu eesmärk on laiendada Kaitseväe rahuaja pädevusi, siis tuleb kaaluda täiendavate tsiviilkontrolli meetmete rakendamise vajadust. Tuleb tagada, et isikute suhtes erimeetmete rakendamise otsus on

<p>proportsionaalne ning kogu tegevus on allutatud tõhusale ex ante ja ex post kontrollile.</p>	
<p>2. Eelnõu § 1 p 2 annab Kaitseväele pädevuse tõrjuda vahetut ohtu Eesti merealal või väikesaarel juhtumite puhul, mille lahendamine on KAPO pädevuses. Kaitsepolitsei ameti hinnangul puudub praktiline vajadus selle muudatuse tegemiseks. Kui Kaitsepolitsei amet peaks vajama abi ohu tõrjumiseks, siis on võimalus kaasata Kaitseväge ametiabi korras. Teeme ettepaneku § 1 p 2 eelnõust välja jätta.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu § 1 p 2 välja jäetud. Juhime aga tähelepanu, et ametiabi või muu ametiabiga sarnane halduskoostöövorm võib oluliselt aeglustada merel toimuvale sündmusele reageerimise kiirust ning sellest lähtuvalt kasvab ka risk, et õigeaegselt ei jõuta reageerida.</p>
<p>Kaitseliit 01.10.2025 nr 0-41/25/24-2</p>	
<p>Kaitseliit toetab Kaitseväe korralduse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu ning teeb teksti osas üksnes järgmise ettepaneku (eesmärgiks on luua sõnastus, kus norm kehtib erinevate mehitamata sõidukite (mitte ainult õhusõidukite) osas).</p> <p>Sõnastada eelnõu § 84⁵ järgmiselt:</p> <p>„§ 84⁵. Erimeetme kohaldamine mehitamata süsteemide vastu julgeolekualal kaitse eesmärgil</p> <p>(1) Kaitseliit võib vahetu ohu tõrjumiseks sundida julgeolekualal, ajutisel julgeolekualal, valvataval objektil või</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Eelnõus sätte sõnastust muudetud ning sõnastatud „erimeetmete kohaldamine mehitamata süsteemide vastu“.</p>

ajutisel valvataval objektil mehitamata süsteeme peatuma ja maanduma.

(2) Kaitseliidul on lubatud mehitamata süsteeme vahetu ohu tõrjumisel kasutada tulirelva ja järgmisi erivahendeid:

1) laser- või muud seadet, millega on võimalik tõkestada mehitamata süsteemi edasist lendamist või liikumist;

2) võrku;

3) mehitamata süsteemi, mis on valmistatud või mida kasutatakse mehitamata süsteemi kokkupõrkeks, et tõkestada selle edasist liikumist või lendamist;

4) muud käesoleva lõike punktides 1–3 sätestatud seadme või vahendiga sarnase toimega seadet või vahendit.

(3) Kaitseliit võib mehitamata süsteemi maanduma sundimisel või peatamisel kasutada füüsilist jõudu, tulirelva ja lõikes 2 nimetatud erivahendit nii kaua, kui seda on eesmärgi saavutamiseks vältimatult vaja.“