



Hr Keit Kasemets
Riigikantselei

Teie: 26.03.2026 nr RK/26-0371/-1K

Meie: 09.04.2026 nr 1-7/120-1

Mehitamata õhusõidukite seire ja tõrje rollijaotuse eelnõu kooskõlastuskiri

Austatud riigisekretär

Olete esitanud Siseministeriumile kooskõlastamiseks korrakaitseaduse ja sellest tulenevalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (edaspidi *eelnõu*). Esmalt soovime märkida, et tegemist on olulise ja samas põhimõttelise eelnõuga, mis aitaks viia Eesti mehitamata õhusõidukite seire ja tõrje tegevuse ning õhuruumist tulenevate ohtude tõrjumise uuele tasemele. Siseministerium toetab igati eelnõus esitatud tegevussuunda. Esitame eelnõule järgnevad märkused, et tagada sellega seatud eesmärgi saavutamine:

1. Eelnõu § 1 punktiga 1 täiendatakse korrakaitseaduse (edaspidi *KorS*) § 16¹ lõiget 1 punktiga 4, et oleks õiguslik alus kaasata Kaitseväge ja Kaitseliitu avaliku korra tagamise eesmärgil mh ka isikute ja vara kaitsmiseks mehitamata õhusõidukist tuleneva ohu eest. Siseministerium nõustub, et esitatud muudatus on vajalik loomaks õiguslik alus Kaitseväge ja Kaitseliidu kaasamiseks korrakaitsealistesse ülesannetesse olukorras, kus Politsei- ja Piirivalveameti või muu kaasava asutuse võimekusega ei ole võimalik vastavat ülesannet täita. Samas soovime välja tuua, et eelnõus ega seletuskirjas ei ole selgitatud kuidas suhestub esitatud kaasamise alus eelnõuga Kaitsevägele loodava edasilükkamatu pädevuse regulatsiooniga. Kaitsevägele loodava edasilükkamatu pädevuse alusel võib Kaitseväge asuda tõrjuma korrakaitsealist vahetat kõrgendatud või olulist ohtu mehitamata õhusõidukist kui vastav korrakaitseorgan ei saa või ei saa seda ise õigeaegselt teha. Sellest lähtuvalt tuleks Kaitseväge kaasamise selgitamiseks täiendavalt avada eelnõu seletuskirjas Kaitseväge kaasamise ja edasilükkamatu pädevuse suhet. Siseministeriumi hinnangul ei ole Kaitseväge kaasamine esitatud sätte kohaselt vajalik, sest edasilükkamatu pädevuse alusel on loodud Kaitsevägele püsiv ülesanne ka rahuajal osaleda korrakaitsealise ülesande lahendamisel ja ohu tõrjumisel, kui sätestatud tingimused on täidetud. Samas märgime, et planeeritud säte on kindlasti vajalik Kaitseliidu kaasamiseks kõnesoleva ülesande täitmiseks.
2. Eelnõu § 1 punktidega 2 ja 3 muudetakse KorS § 45 lõiget 5 ning paragrahvi täiendatakse lõikega 6. Muudatuse eesmärgiks on muuta KorS regulatsioon tehnoloogianeutraalsemaks, et õigusruumi arvestaks ka mehitamata õhusõidukite (edaspidi *MÕS*) ja isejuhtivate maismaasõidukite ja veesõidukitega. Siseministeriumi hinnangul vajab muudatus veel täiendavalt arutelu, sest selle antud kujul kehtestamine võib kaasa tuua olukorra, kus ametiisikule seatakse täiendav kohustus kinnitada sõidukijuhi poolt peatamismärguande

kätte saamine. Käesolevalt sätestab KorS § 45 lg 1, et ametiisik võib anda sõiduki- või maastikusõidukijuhile käega, sauaga, helkurkettaga või alarmsõiduki valgusseadme või valjuhääldi abil liikluseaduses kehtestatud korras märguande sõiduki või maastikusõiduki peatamiseks. Sama paragrahvi lõige 2 sätestab, et ametiisik võib anda veesõiduki peatamiseks märguande peatamissignaalina, kasutades rahvusvahelise signaalkoodi lippe, prožektoreid, pürotehnilisi vahendeid, raadiot, valjuhääldit või ruuporit, või muul arusaadaval viisil. Kumbki säte ei nõua ega eelda, et märguande esitanud ametiisik peab verifitseerima, kas juht on vastava märguande kätte saanud. Kui sellise märguande peale sõiduk ei peatu ja isik ei täida sõiduki peatamise märguannet, võib sõiduki sundpeatada, korraldades teesulu või kasutades sõiduki sundpeatamise vahendit või relva või muud erivahendit KorS 5. peatükis sätestatud korras. See tähendab, et õigusruumis kehtib regulatsioon, kus ametiisik võib anda sõidukile peatumismärguande (*tehes kõik võimaliku selleks, et sõidukijuht seda mõistlike pingutustega märkaks*) ning sõidukit juhtiva isiku kohustus on olla piisavalt tähelepanelik, et seda märgata. Kehtiva õiguse kohaselt ei ole seega seatud ametiisikul täiendavat kohustust veenduda, kas sõiduki juht on vastavat märguannet märganud. Kirjeldatud regulatsiooni eesmärk on tagada, et riigi antud seaduslikud korraldused on täitmiseks ja kui neid ei täideta siis on lubatud neid jõustada. Seda sõltumata asjaolust, kas esialgne peatumise märguanne anti olulise või tava ohu väljaselgitamiseks. Eelnevast lähtuvalt ei pruugi Siseministeriumi hinnangul olla täiendava regulatsiooni loomine mehitamata sõidukite jaoks vajalik. Sõltumata kasutatavast tehnoloogiast on erimeedet kohaldaval korrakaitseorganil õigus esitada maa või vee sõidukile KorS § 45 lõikes 1 või 2 sätestatud märguanne. Kui vastav sõiduk seda märguannet ei registreeri või selline märguanne ei ole sõiduki juhile tulenevalt tehnoloogilistest piirangutest nähtav tuleks eelkõige hinnata, kas mehitamata sõidukitele esitatud nõuded on piisavad, et lubada neil liikluses osaleda.

Eelnõuga luuakse aga eriregulatsioon, kus mehitamata sõiduki (*maasõiduk või veesõiduk*) peatamisel seatakse ametnikule vastutus veenduda, et sõidukijuht on märguande kätte saanud. Lihtohu korral mehitamata sõiduki peatamine võib aga muutuda teostamatuks. Planeeritud sätte kohaselt võib sõidukit eelneva märguandeta sundpeatada kui sõiduk on mehitamata, selle juhti ei saa või ei saa õigel ajal kindlaks teha ning sundpeatamine on vältimatult vajalik vahetu olulise või kõrgendatud ohu tõrjumiseks. Sellise sõnastuse kohaselt on oluliseks asjaoluks just eeldus, et selle juhti ei saa või ei saa õigel ajal kindlaks teha. Siseministeriumi hinnangul ei pruugi sellise erisuse loomine olla vajalik. Sätte kehtestamine seab esiteks eelduseks, et sõidukit sundpeatav ametiisik saab aru ja eristab, millised sõidukid on mehitamata ning millised mitte. Kuigi tänavaliikluses võib selle nõude täitmine olla realistlik, siis veekogul, kus vahemaad on suuremad ning kaptenil ei ole kohustust viibida pidevalt laeva tekil nähtaval kohal, ei pruugi see olla võimalik. Teiseks võib see luua ka kohustuse veenduda, et kas mehitamata sõiduki juht selle märguande ka kätte saab. Kolmandaks võib selline eriregulatsioon luua olukorra, kus ametnikul ei ole lubatud sundpeatada mehitamata sõidukit kui peatumise märguanne on antud lihtohu väljaselgitamiseks. Viimane erisus võib tekkida eelkõige seetõttu, et loodav säte muutub erisätteks mehitamata õhusõidukite peatamisel. Eelnevast tulenevalt teeb Siseministerium ettepaneku jätta antud muudatus eelnõust välja. Maa ja vee liikluses osalevatele mehitatud ja mehitamata sõidukitele kohaldatakse jätkuvalt KorS § 45 lõikeid 1, 2 ja 5, mille kohaselt on ametnikul kohustus anda sõidukile sundpeatamiseks vastav märguanne (*teha kõik mõistlikult eeldatav, et see märguanne ka kätte saadakse*) ning selle märguande eiramisel võib sõiduki sundpeatada lõike 5 kohaselt.

Eelnõu seletuskirjas ei ole samuti selgitatud kuidas suhestuks eelnõuga planeeritud muudatused LS § 2 punktis 68¹ sätestatud robotliikuri mõistega: **robotliikur** on ratastel või muul veermikul maapinnaga kontaktis liikuv osaliselt või täielikult automaatne või kaugjuhitav sõiduk, mis kasutab ümbritseva keskkonna kohta teabe saamiseks andureid, kaameraid või muid seadmeid ja mis on saadud teavet kasutades suuteline liikuma osaliselt või täielikult juhi kontrollita.

Siseministerium pooldab samas, et KorS § 45 regulatsioon oleks tehnoloogia neutraalsem ja ühtlasem. Sellest lähtuvalt teeme ettepaneku viia sisse järgmised muudatused:

x) paragrahvi 45 lõikes 1 asendatakse tekstiosa "sõiduki- või maastikusõidukijuhile (edaspidi sõidukijuht)" tekstiosaga "sõidukile või maastikusõidukile";

Selgitus: Analoogselt KorS § 45 lõikega 2 muudetakse lõige 1 tehnoloogia neutraalsemaks sätestades, et peatumise märguanne ei anta sõiduki juhile vaid sõidukile. Sellega tagatakse, et peatumise märguande seaduspärasel esitamisel täidab ametnik temale seatud kohustuse ning sõidukijuhil on kohustus olla piisavalt tähelepanelik, et vastav märguanne kätte saada. Mehitamata sõidukite korral on seega sõiduki tootja ja kasutaja vastutus samuti veenduda, et sõidukil on piisav võimekus, et saada kätte kõik märguanded, mis edastatakse mehitatud sõidukitele.

x) paragrahvi 45 lõikes 5 asendatakse tekstiosa "Kui isik ei täida sõiduki peatamise märguannet" tekstiosaga "Kui peatamise märguannet ei täideta";

Selgitus: Analoogselt eelneva muudatusega kaotatakse sättest sõna isik ning säte sõnastatakse umbisikuliseks. Eelnevaga on selgemalt tagatud, et pärast korrektse ja mõistliku märguande edastamist on korrakaitseorganil õigus sundpeatada sõiduk, sh kui see peaks olema vajalik lihtohu väljaselgitamiseks.

x) paragrahvi 45 täiendatakse lõikega 6 järgmises sõnastuses:

„(6) Mehitamata sõidukile või veesõidukile peatamiseks märguande andmisel võib märguande anda selle kaugpiloodile.“;

Selgitus: Vajadusel palume kaaluda täiendava lõike loomist, mis sätestaks selgelt, et mehitamata sõidukile märguande andmisel võib märguande anda ka otse kaugpiloodile. Analoogne sõnastus on kasutusel eelnõu järgmises lõikes. Sätte eesmärk oleks tagada korrakaitseorganile õigus esitada peatumise märguanne ka otse tuvastatud kaugpiloodile. See võib olla võimalik kui näiteks sõiduk on registrist tuvastatav ja ametnik saab kaugpiloodiga ühendust telefoni teel või kui ametnik tuvastab kaugpiloodi näiteks kaldaääres kohapeal ning annab talle korralduse veesõiduk peatada. Samas rõhutame, et sellisel juhul ei peaks korrakaitseorgan kasutama sama paragrahvi lõiget 1 ja 2 sätestatud vahendeid.

3. Eelnõu seletuskirja kohaselt on KorS § 45 muutmise eesmärg muuta õigusruumi tehnoloogianeutraalsemaks, et see arvestaks ka MÕS-de ja isejuhtivate maismaasõidukite ja veesõidukitega. Juhime tähelepanu asjaolule, et KorS erimeede sätestab küll veesõidukile peatumise märguande andmise regulatsiooni, kuid ei sätesta veesõiduki sundpeatamise regulatsiooni. Kõnealune regulatsioon asub näiteks riigipiiri seaduse § 11⁴ lõikes 4, mille kohaselt võib veesõiduki sundpeatada, kasutades relva või muud erivahendit korrakaitse seaduse 5. peatükis sätestatud korras, kui isik ei täida veesõiduki peatamise

märguannet. Nõustume, et eriregulatsiooni loomine, mis arvestaks ka mehitamata veesõidukite sundpeatamisega on käesolevalt aktuaalne. Sellest tulenevalt palume täiendavalt hinnata riigipiiri seaduse täiendamise vajadust lähtuvalt KorS § 45 muudatustest.

4. Eelnõu § 1 punktiga 4 täiendatakse KorS-i uue §-ga 45¹. See sätestab korrakaitseorganile pädevuse anda MÕS-le või selle kaugpiloodile märguande, et MÕS maanduks, kui see on vajalik ohu väljaselgitamiseks või tõrjumiseks või korrariikkumise kõrvaldamiseks. Kui vastavat märguannet eiratakse siis lubab lõige 4 sekkuda MÕS-i lendu ning sundida see ka maanduma. Siseministerium toetab sellise erimeetme lisamist KorS-i ja soovime selle paremaks rakendamiseks teha sättes järgmised muudatused:
 - 4.1. Lõike 2 kohaselt peab märguanne olema sobiv ja arvestama täiendavate riskide ja eripäradega. Soovime välja tuua, et kõikidele KorS meetmetele laienevad KorS §-des 7 ja 8 sätestatud põhimõtted, millest tulenevalt ei ole mõistlik sätetes korrata vajadust järgida samasid ohu ja riskide hindamise ning võrdlemise põhimõtteid. Samas nõustume, et lõige 2 peaks sätestama korrakaitseorganile teatud juhise või üldise suunise kuidas märguannet anda. Korrakaitseorgani jaoks peaks sellise märguande andmine eeldama eelkõige mõistlike pingutusi objektiivsetest asjaoludest lähtuvalt. Eelkõige võiks olla loodud eelnõu seletuskirjas loetelu võimalikest teadaolevatest viisidest.
 - 4.2. Lõikega 3 sätestatakse, et märguande andmisele kohaldatakse KorS § 45 lõigetes 1,2 ja 3 sätestatud, kui see on erisustest tulenevalt võimalik. Siseministeriumi hinnangul ei ole selline säte arusaadav ega sisustatav. Viidatud lõiked nõuavad, et märguanne antakse sauaga või näiteks helisignaali kasutades. Samuti, et nõuet esitab ametiisik oleks vormiriietuses ja tähistatud sõidukis. Tegemist on väga spetsiifiliselt tee- ja veeliikluses kohaldatavate sätetega, kus toimub teise sõidukiga ning selle juhiga otsene kontakt. MÕS valdkonnas ei pruugi see olla võimalik ega vajalik tulenevalt ohule reageerimise erinevatest viisidest. Sellest tulenevalt tuleks antud säte eelnõust välja jätta või muuta seda järgnevalt: *„Lendu sekkuva korrakaitseorgani ametiisik peab kandma vormiriietust kui see on täidetava ametiülesande olemusest või eesmärgist tulenevalt võimalik.“*
 - 4.3. Sarnaselt lõikele 3 palume eelnõust välja jätta lõige 6, mis ei ole Siseministeriumi hinnangul sellisel viisil otseselt üle kantav.
5. Täiendavalt palume kaaluda eelnõu § 1 punktides 3 ja 4 sätestatud muudatuste korral uue sätte lisamist KorS §-i 45 ja 45¹, mis sätestaks sunni kasutamise kaugpiloodi suhtes. Kui tavapärase sundpeatamise korral ei ole võimalik mõjutada sõidukit juhitvat isikut ilma selleta, et mõjutatakse sõidukit, siis mehitamata sõidukite korral on võimalik füüsiliselt võtta kaugpiloodilt käest juhtimisseade ning seejärel saab ametnik ise mehitamata sõidukiga maanduda või peatuda. Kaugpiloodi suhtes vahetu sunni kasutamine antud kontekstis tähendabki eelkõige tema käest juhtimisseadme eemaldamist, kui see peaks olema selles situatsioonis kõige ohutum ja sobivaim viis mehitamata sõiduki peatamiseks või maandamiseks.
6. Eelnõu paragrahvi 2 muudetakse Elektroonilise side seadust (edaspidi ESS) andes muudatustega täiendavad alused raadioside piiramiseks Politsei- ja Piirivalveametile, julgeolekuasutustele ja turvaettevõtetele. Nõustume, et esitatud täiendused on olemuslikult vajalikud, sest juhivad tähelepanu olemasolevatele puudujääkidele ning võimaldavad

raadioside teel juhitavaid mehitamata õhusõidukeid tõrjuda. Samas ei võimalda planeeritud muudatused täita eelnõuga seatud eesmärki, mille kohaselt peab Politsei- ja Piirivalveametil olema võimekus reageerida korrakaitsele ohtudele üle Eesti. Samuti ei arvesta eelnõu, et lisaks politseile, julgeoleku asutustele ja turvaettevõtetele oleks vajalik luua täiendav alus ka teistele asutustele, kellel on huvi ja vajadus MÕS ohu tõrjumiseks raadiosidet piirata. ESS-s sätestatud raadioside piiramise meede on MÕS ohu tõrjumisel oma olemuselt topelt reguleeritud meede. See tähendab, et esitatud eelnõu loogika kohaselt peab asutusel olema esmalt õigus raadioside piiramiseks KorS või mõne eriseaduse alusel. Seejärel saab asutus taotleda raadioside piiramise luba, mis toimub erineva menetluse teel. Sellest lähtuvalt võib asuda seisukohale, et raadioside piiramise õiguse andmine nt turvaettevõtetele ei too kaasa kohest riiveohtu, sest tegelik raadioside piiramine võib toimuda alles siis kui vastav ettevõte on saanud endale loa ESS menetluse käigus. Selle menetluse raames hinnatakse aga täiendavalt raadioside piiramisega kaasnevaid riske ning võimalusi neid maandada. Arvestades eelnevat oleks Siseministeeriumi hinnangul mõistlik täiendada ESS-s sätestatud raadioside piiramise õigust omavate asutuste loetelu esmalt nende asutustega, kellel on õigus seada õhuruumi piiranguid mehitamata õhusõidukitele lennundusseaduse (edaspidi *LennS*) § 4¹ lõike 2 alusel ning kellel on samuti õigus *LennS* § 60¹ alusel pädev teostama riikliku järelevalvet *LennS* § 4¹ lõikes 4 sätestatud loa nõude täitmise üle geograafilises alas, kus asutus on sama paragrahvi lõike 7 alusel määratud loa andjaks. Muudatus tagaks, et kõik asutused, kelle jaoks on mingil põhjusel vajalik tagada õhuruumist tulenevate riskide maandamine ning neile on antud selleks ka järelevalvepädevus, saavad ka ise jõustada kehtestatud piiranguid. *LennS* sätestatud loetelus on hetkel eraldi märgitud Maksu- ja Tolliamet, kes võib piirata õhuruumi kasutamist tollikontrolli toimingute või süüteo menetluse läbiviimise tagamiseks juhul, kui muidu ei ole võimalik ülesannet täita. Kliimaministeerium on esitanud ettepaneku täiendada antud loetelu veel Keskkonnaametiga ja Transpordiametiga. **Siseministeeriumi hinnangul oleks oluline tagada kõigile nimetatud asutustele õigus raadioside piiramise loa taotlemiseks.** Eelnev ei tähenda, et kõik loetletud asutused peavad looma endale operatiivse võimekuse koheselt ning ööpäevaringselt reageerida. Samas looks selline regulatsioon juurde paindlikkust ja täiendavaid võimalusi piiratud ressursside olukorras.

6.1. Lisaks uute asutuste lisamisele ESS § 115 loetellu teeb Siseministeerium ettepaneku oluliselt laiendada ja muuta kehtivat ESS § 115 regulatsiooni. Siseministeeriumi hinnangul on eelkõige vajalik luua paindlikum regulatsioon Kaitseväge, Kaitseväe, Julgeolekuasutuse, Politsei- ja Piirivalveameti, vangla ning Päästeameti raadioside piiramisele ning võimaldada seda teha avaliku korra ja riigi julgeoleku tagamiseks nii ohu ennetamisel, tõrjumisel kui ka korrarikkumise kõrvaldamisel või väljaõppe eesmärgil. Käesolevalt on esitatud avalikuks kooskõlastamiseks „[Elektroonilise side seaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seadus](#)“, millega muudetakse oluliselt ESS § 115 regulatsiooni just eelmainitud viisil. **Siseministeeriumi hinnangul oleks vajalik, et nimetatud eelnõu liidetakse käesoleva eelnõuga.** Eelnõude liitmisel peame ka oluliseks arvestada juba sellele esitatud Siseministeeriumi märkustega. Nimetatud ESS eelnõu raames on välja pakutud uus raadioside piiramise regulatsioon, mis on oluliselt paindlikum ja täidab ka käesoleva eelnõuga esitatud eesmärgid.

7. Eelnõu §-ga 3 täiendatakse julgeolekuasutuste seadust. Lõikega 2 luuakse § 34⁹ ja antakse julgeolekuasutusele õigus tema territooriumi või selle vahetu läheduse kohal olevas õhuruumis MÕS lendu sekkuda. Kuigi eeltoodud õiguse andmine on muudetud kujul vajalik, siis juhime tähelepanu asjaolule, et julgeolekuasutuste seaduses sätestatud

eriregulatsioon peaks hõlmama endas siiski teatud KorS erimeetme elemente, mis on seotud märguande andmisega. Samuti soovime välja tuua, et eelnõu sõnastus on käesolevalt KorS vahetu ohu keskne ning tuleks hinnata, kas julgeolekuasutusel peaks olema õigus sekkuda ka muudel alustel.

- 7.1. Eelnõu §-ga 3 seonduvalt on seletuskirjas märgitud, et julgeolekuasutuste pädevusi tuleb laiendada oma territooriumil raadioside piiramisega ka olukordadeks, kui ei esine LennS-s sätestatud aluseid, st tegemist ei ole lennundusseaduse § 4¹ alusel kehtestatud geograafilise alaga. Siseministeeriumi hinnangul on oluline, et julgeolekuasutustele oleks tagatud nende territooriumi kaitse MÕS ohtude ja riskide vastu. Samuti on vajalik tagada selleks ka meetmed. Kaitsepolitsei ametile on vastavad meetmed tagatud LennS regulatsioonides, mille kohaselt on Kaitsepolitseiametil õigus kehtestada geograafilise piirangu alasid ning nende jõustamise üle teostada järelevalvet. Siseministeeriumi hinnangul oleks õiguslikult selgem, kui analoogne õiguslik alus loodaks LennS-s ka Välisluureametile. Eelnev looks eelduse, et MÕS ohtude aktiivsele tõrjumisele eelnevalt kehtestatakse selgelt ja nähtavalt geograafilise piirangu alad, kus loata MÕS lendamine on keelatud. Vastasel korral võidakse luua regulatsioon, kus Eesti õhuruum ei ole terviklik ega läbipaistev. See tähendab, et MÕS pilootidel ei ole kõiki objektiivselt mõistlike pingutusi tehes võimalik aru saada, kus kohas on lendamine lubatud ja kus see on keelatud. Kui julgeolekuasutuste objekti kohal lendamine on või peaks olema piiratud siis tuleb seda teha vastava avaliku geograafilise piirangu ala kehtestamisega LennS alusel.
8. Eelnõu § 4 punktiga 2 täiendatakse kaitseväe korralduse seaduse (edaspidi *KKS*) § 3¹ lõikega 1¹, et anda Kaitseväele edasilükkamatu pädevus MÕS-st tuleneva ohtu tõrjumiseks siis, kui politsei või muu pädev korrakaitseorgan ei saa või ei saa õigel ajal MÕS-st tulenevat ohtu tõrjuda. Käesoleva eelnõu sõnastuse puhul jääb aga selgusetuks, millistele teistele korrakaitseorganitele viidatakse. Eelnõu seletuskirjas ei ole eelnevat avatud. Samuti palume eelnõu seletuskirjas täiendavalt selgitada, et kuidas suhestub käesolevas lõikes reguleeritud edasilükkamatu pädevus Politsei- ja Piirivalveameti edasilükkamatu pädevusega. Üldreeglina on KorS § 6 lõike 2 kohaselt õigustatud ja kohustatud reageerima Politsei- ja Piirivalveamet olukorras, kus korrakaitseorgan ei saa või ei saa õigel ajal tõrjuda olulist või kõrgendatud vahetut ohtu või kõrvaldada korrarikkumist. Lisatav säte loob aga politsei kõrvale ka teise asutuse, kelle poole võib edasilükkamatu pädevuse alusel pöörduda. Eelnev vajaks seletuskirjas detailsemalt avamist ja näidetega selgitamist.
9. Eelnõu § 4 punktiga 5 täiendatakse *KKS* § 45 lõikega 2¹, et võimaldada Kaitseväel kasutada jõudu rahuajal eeldatavalt sõjalise MÕS-i tõrjumiseks (*nt sõjaline MÕS, mis jõuab tahtlikult või tahtmatult Eesti õhuruumi kas väljastpoolt Eestit või mis tõstetakse õhku Eesti territooriumilt*). Siseministeeriumi hinnangul on tegemist määravalt olulise täiendusega kõnealuses regulatsioonis. Lisatav säte võimaldab selgelt piiritleda ja mõista Kaitseväele seatud ülesannet. Samas ei selgita sätte seletuskiri piisava detailsusega, mida mõistetakse eeldatavalt sõjalise MÕS-na ning mis kriteeriumitele see peaks vastama. Arvestades, et tegemist on määravalt olulise sättega regulatsioonis palume, et seletuskirjas avatakse täiendavalt selle sisu ning kasutatakse võimalusel näiteid. Eelnev võimaldaks parmini põhistada Kaitseväe ning Politsei- ja Piirivalveameti vahel väljatöötatavaid ühistegevuse juhiseid.

10. Eelnõu § 4 punktiga 6 täiendatakse KKS § 49 lõiget 1 punktiga 6, mille järgi kasutab Kaitsevägi vahetut sundi muu hulgas KKS-i § 3¹ lõike 1¹ alusel MÕS-i tõrjumisel. KKS § 49 lõige 6 sätestab, et *käesolevas paragrahvis sätestatud ülesannete täitmisel kohaldab Kaitsevägi vahetut sundi korrakaitseaduses sätestatud alusel ja korras*. Olukorras, kus Politsei- ja Piirivalveamet ei saa võimekuse puudumisest tulenevatel põhjustel tõrjuda korrakaitsealist MÕS-st lähtuvat ohtu võib osutada vajalikuks, et Kaitseväl on õigus KorS § 45¹ sätestatud erimeetme kohaldamisel rakendada ka sõjarelvana käsitletavat relva vahetu sunni vahendina. Näiteks olukorras, kus kõrgemates õhukihtides liigub MÕS, mille lendu sekkumine on põhjendatud vahetu kõrgendatud ohuga, võib olla vajalik rakendada vahetu sunni vahendina relva või relvasüsteemi, mis relvaseaduse kohaselt liigub sõjarelvaks. Palume eelnimetatust lähtuvalt täiendada eelnõu seletuskirja, et selgitada milliseid relvi ja erivahendeid ning millistel alusel on Kaitseväl lubatud rakendada KKS § 3¹ lõike 1¹ pädevuse alusel tegutsedes.
11. Eelnõu §-ga 5 täiendatakse ja muudetakse LennS regulatsioone. Siseministeriumi hinnangul on LennS muudatustest puudu olulised sätted, millest tulenevalt esitame eelnõu täiendamiseks järgmised ettepanekud:
- 11.1. LennS § 4¹ lõige 1 võimaldab Vabariigi Valitsusel kehtestada mehitamata õhusõiduki süsteemi geograafilised piirkonnad mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks lennuohutuse, riigi julgeoleku ja avaliku korra tagamise ning keskkonnakaitse eesmärgil. Loodud geograafilisse alasse sisenemine eeldab vastavat luba, mille saab väljastada määratud valitsusasutus. Samuti teostab loa väljastamiseks õigustatud valitsusasutus järelevalvet kehtestatud geograafilise ala piires. Kuigi geograafiliste alade kehtestamine võimaldab vähendada sinna sisenevate MÕS-de mahtu ning üldreeglina seadusekuulekad MÕS piloodid vastavasse alasse ei sisene, siis võib esineda endiselt rikkumisi, mis eeldavad kiireloomulist reageerimist. Eelkõige vajab Siseministeriumi hinnangul täiendava regulatsiooni kehtestamist riigikaitseobjektide kaitseks kehtestatud geograafiliste alade ja lennupiirangute kehtestamine. Nimelt esineb vajadus tagada teatud objektide ümbruses võimekus kiireloomuliselt reageerida igale sinna sattuvale õhusõidukile. Vajadus on kerkinud esile eelkõige MÕS tehnoloogia arengust, millega on võimalik suhteliselt odava seadmega läbida ulatuslik vahemaa minutite jooksul ning tekitada kokkupõrkega või lõhkelaenguga tõsist kahju raskesti asendatavale taristule. Kiireloomulise reageerimise ja alasse sattunud õhusõiduki mõjutamise eelduseks on aga püsivalt kehtestatud hinnang sellise tegevuse ohu tasemele. See tähendab, et kiireloomuliseks reageerimiseks peab asuma püsivalt seisukohale, et sellisesse alasse sisenemine kvalifitseeritakse koheselt vahetu kõrgendatud ohuna. Eelnev võimaldab Politsei- ja Piirivalveametil ning Kaitseväl koostöös riigikaitseobjekti valdajaga asuda alates esimesest alasse sisenemise hetkest võimalikku rünnet tõrjuma. Tulenevalt eelnevast teeme ettepaneku täiendada eelnõu järgneva sättega:
- x) paragrahvi 4¹ täiendatakse lõikega 1¹ järgmises sõnastuses:*
„(1¹) Lennupiirangu või geograafilise ala rikkumist loetakse vahetuks kõrgendatud ohuks, kui Vabariigi Valitsus on selle vastavalt määratlenud käesoleva paragrahvi lõike 1 alusel kehtestatud korralduses.“;
- 11.2. Eelnõuga seatakse Politsei- ja Piirivalveametile eesmärgiks tagada avaliku ruumi turvalisus ja isikute ning vara kaitse MÕS-st tuleneva ohu korral. Tegemist on olemuslikult uue ülesandega, mis eeldab politseilt tegutsemist muu hulgas LennS regulatsioonide raames. Peamine ülesanne õhuruumi reguleerimisel, õhusõidukite

järelevalve teostamisel ja ka rikkumiste menetlemisel jääb eelnõu kohaselt Transpordiametile. Kuid olukordades, kus MÕS käitamisest on tekkinud või võib tekkida oht muudele õigushüvedele (*eelkõige elu ja tervis*), tuleb tagada võimalikult kiire reageerimise ja jõustamise võimekus. Sellest lähtuvalt on kokku lepitud, et Politsei- ja Piirivalveamet võtab LennS alusel endale uue rolli, mille kohaselt asub tegelema selliste MÕS-dest tulenevate ohtude ja rikkumistega, kus on eelkõige ohus inimeste elu ja tervis. Politseile peab eelneva teostamiseks tekkima õigus reageerida riikliku järelevalve või süüteo menetluse raames. Eelnevast lähtuvalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu §-i 5 järgmiselt:

x) paragrahvi 60¹ täiendatakse lõikega 8¹ järgmises sõnastuses:

„(8¹) Kui Transpordiamet ei saa või ei saa õigel ajal välja selgitada või tõrjuda mehitamata õhusõidukist tulenevat olulist või kõrgendatud ohtu või kõrvaldada korrarikkumist, siis kohaldab Politsei- ja Piirivalveamet edasilükkamatuid meetmeid käesoleva seaduse alusel ning teavitab viivitamata Transpordiametit. Politsei- ja Piirivalveamet kohaldab edasilükkamatuid meetmeid ohu väljaselgitamiseks, tõrjumiseks või korrarikkumise kõrvaldamiseks, kui see ei takista ülemäära Politsei- ja Piirivalveameti enda ülesannete täitmist.“;

Selgitus: Esitatud sättega luuakse KorS § 6 lõikes 2 sätestatud edasilükkamatu pädevuse erinorm. Kuigi politsei saab ka käesolevalt sekkuda LennS alusel olukorras, kus esineb vahetu oluline või kõrgendatud oht, siis piirab KorS-s sätestatud edasilükkamatu pädevuse üldnorm seda pädevust rakendamas olukordades, mis ei täida nimetatud nõudeid. Olukordades, kus tegemist on veel ohu väljaselgitamisega või puudub ohu vahetu element, ei ole politseil pädevust sekkuda LennS alusel riikliku järelevalvesse. Kõnealune varasem sekkumine võib aga osutada vajalikuks situatsioonides, kus esineb näiteks põhjendatud kahlus, et teatud MÕS-st tuleneb oluline oht, kuid seda on vaja asuda täiendavalt välja selgitama. Ohu väljaselgitamine võib tähendada näiteks MÕS piloodiga ühenduse võtmist, tema küsitlemist, tema dokumentide kontrollimist jne. Muudatus puudutab vaid Transpordiameti pädevusi ega loo erisust teiste erikorrakaitseorganite suhtes vastavat eripädevust.

x) paragrahvi 60⁵⁶ asendatakse tekstiosa „Käesoleva seaduse §-s 60³⁷“ tekstiosaga „Käesoleva seaduse §-des 60³⁷, 60⁵³ – 60⁵⁵“;

Selgitus: Muudatusega laiendatakse Politsei- ja Piirivalveameti menetluspädevusi vääртеokoosseisudega, mis on seotud MÕS regulatsioonide rikkumisega:

- Mehitamata õhusõiduki süsteemi kaugpiloodi poolt mehitamata õhusõiduki käitamisenõuete rikkumine;
- Mehitamata õhusõiduki süsteemi juhtimine kaugpiloodi pädevuseta isiku poolt;
- Mehitamata õhusõiduki juhtimine joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis isiku poolt.

Muudatusega tagatakse, et olukorras, kus politsei reageerib sündmusele üldkorrakaitseorganina või edasilükkamatu pädevuse alusel korrakaitseorganina, saab ta viia läbi menetluse iseseisvalt algusest lõpuni. See tähendab, et operatiivsetes olukordades saab politsei rakendada vajalikke riiklike järelevalve meetmeid ning kui riikliku järelevalve raames selgub vajadus edasi liikuda süüteo menetlusse, siis saab politsei ka selle läbi viia. Muudatuse eesmärk ei ole seada Politsei- ja Piirivalveametile kohustust menetleda kõiki rikkumisi, mis tuvastatakse nimetatud koosseisude alusel.

Peamiseks väärtemenetlejaks jääb Transpordiamet ja politsei ei loo endale võimekust kõikide tuvastatud rikkumiste menetlemiseks. Enamus rikkumisi ei too endaga kaasa piisavalt kõrget ohu taset, mis nõuaks politsei reageerimist üldkorrakaitseorganina või edasilükkamatu pädevuse alusel. Seega piirab juba eelnev asjaolu nende rikkumiste mahtu, millega politsei kokku puutub. Rikkumised, millega ei kaasne politsei operatiivset tegevust või mis fikseeritakse tehniliselt seireseadmetega jäävad samuti Transpordiameti menetleda, sest valdav enamus rikkumisi on seotud õhuruumi üldise korruga ning lennundusreeglite järgimisega. Selles valdkonnas on Transpordiamet kõige pädevam hindama rikkumiste tõsidust ja menetluslikke asjaolusid.

- 11.3. Lisaks palume teha LennS regulatsioonis muudatused, millega sätestatakse riikliku järelevalve teostamise pädevus ja meetmete ning vahetu sunni kasutamise õigus kõikidele asutustele, kellel on LennS § 4¹ alusel antud õigus kehtestada ajutine geograafiline ala. Käesolevalt on LennS-s selline õigus puudu Päästeametil ja Transpordiametil. Eelkõige peaks sellise loodud ala jõustamine olema selle kehtestanud asutuse ülesanne. Politseile jääb alati võimalus täiendavaks reageerimiseks. Selleks, et tagada Politsei- ja Piirivalveameti paindlikum reageerimine olukorras, kus ajutise geograafilise ala kehtestanud asutus seda ise teha ei saa, palume täiendada eelnõu järgmise muudatusega:

x) paragrahvi 60¹ lõike 8 punktid 2 ja 3 tunnistatakse kehtetuks;

x) paragrahvi 60¹ lõiget 8 täiendatakse punktiga 5 järgmises sõnastuses:

„5) lennupiirangutega alas, geograafilises alas ja ajutises geograafilises alas, kus LennS § 4¹ lõikes 2 sätestatud muu asutus on [käesoleva seaduse § 4¹ lõike 7 alusel määratud loa andjaks ning vastav asutus ei saa või ei saa õigel ajal välja selgitada või tõrjuda mehitamata õhusõidukist tulenevat olulist või kõrgendatud ohtu või kõrvaldada korrarikkumist.](#)“

Selgitus: Kuigi peamine ülesanne lennupiirangutega ala, geograafilises ala ja ajutise geograafilise ala kontrollimiseks ning jõustamiseks jääb vastavaks loa andjaks määratud asutusele, siis võimaldab antud erinorm politseil reageerida ka olukorras, kus MÕS-st tulenev oht ei ole veel piisavalt tõsine või tõenäoline, et selle saaks kvalifitseerida vahetu olulise ohu tõrjumisena. Näiteks olukorras, kus Päästeamet on kehtestanud ajutise geograafilise ala, kuid päästesündmuse suurenemisest tulenevalt ei ole ressursi, et tagada selle jõustamine, siis võib seda teha Politsei- ja Piirivalveamet. Oluline on, et sättega luuakse politseile eeldus paindlikumalt reageerida kõikide piirangu alade võimalikele rikkumistele ja ohtudele, sest MÕS-st tulenevate ohtude korral on aeg oluliseks teguriks, kus kiire reageerimine võib saada määravaks ohu tõrjumisel ja rikkuja tabamisel.

- 11.4. Eelnõu § 1 punktiga 6 ja 7 täiendatakse KorS § 78¹ lõiget 1 kahe uue punktiga - punktis 7¹ nimetatakse “õhusõiduki maanduma sundimise vahend” ja punktis 7² “mehitamata õhusõiduki juhtimise ülevõtmise vahend”. Seaduses nimetatakse punktis 13 eraldi ka raadioside piirajat. Siseministerium nõustub, et erivahendid peaksid olema seaduse tasandil olema sätestatud võimalikult üldiselt ning lähtuvalt eesmärgiks. Tulenevalt eelnõu loogikast tunnistatakse **eelnõu § 5 punkti 4 kohaselt** regulatsiooni tõstmisel LennS-st KorS-i senise LennS § 60² lõikes 9 sätestatud erivahendite loetelu kehtetuks. Siseministeriumi hinnangul on aga vajalik LennS-s eraldiseisvalt sätestada, et milliseid erivahendeid on lubatud muudel korrakaitseorganitel MÕS lendu sekkumise kohaldamisel kasutada. KorS regulatsioonid on enda põhimõttelt ülesse

ehitatud selliselt, et Politsei- ja Piirivalveametil on üldjuhul lubatud kohaldada kõiki erivahendeid ja relvi, isegi juhul kui politsei tegutseb eriseaduse alusel erikorrakaitseorganina. See tähendab, et KorS ei nõua, et politseile erikorrakaitseorganina lubatud relvad või erivahendid oleksid kuskil eriseaduses loetletud. KorS §-s 78¹ on aga lubatud erivahendite eriseaduses sätestamise nõue muudele korrakaitseorganitele selgelt kirjas: *Politsei või seaduses sätestatud juhul muu korrakaitseorgani ametiisiku erivahendid*. Selle loogika alusel on sätestatud paljudes eriseadustes riikliku järelevalve peatükis sätteid, mis selgelt toovad välja erikorrakaitseorganile lubatud erivahendid. Eelnevast lähtuvalt teeme ettepaneku täiendada LennS regulatsiooni sättega, mis selgelt lubab erikorrakaitseorganitel vahetu sunni rakendamisel kasutada vajalikke erivahendeid ja relvi.

12. Eelnõu § 6 sätestab muudatused politsei ja piirivalve seaduses. Siseministerium nõustub, et politsei eriseaduses on vajalik eelkõige reguleerida seirega seotud ülesanded, andmete kogumine ja edastamine. MÕS järelevalve ja tõrje puhul on tegemist olemuslikult uue korrakaitse ülesandega, mis eeldab kindlasti vastava raamistiku loomist seirevõrgu ehitamiseks ning andmete edastamiseks ja töötlemiseks. Samas leiame, et § 6 punktiga 1 tehtud täiendus Politsei- ja Piirivalveameti ülesannete loetelus ei ole asjakohane. Politseil on ka käesolevalt õigus tegutseda üldkorrakaitseorganina õhuruumist tulenevate ohtude tõrjumisel. Pakutud sõnastuses ülesande lisamine loob aga ootuse, et politsei ainsana vastutab MÕS-dest tulenevate riskide maandamise ja kaitse eest. Korrakaitseõiguse põhimõtete kohaselt lasub peamine kohustus ohu vältimiseks ja korrarikkumise lõpetamiseks vastutaval ehk ohu tekitanud isikul. Lisaks peab arvestama, et MÕS-dega seotud ohud on olemuslikult politsei ülesanne läbi vastavate eriregulatsioonide. MÕS-e kasutatakse eelkõige kuritegevuses *modus operandina*, mis tähendab, et tegemist on süüteo elluviimise vahendiga. Enamuse KarS-s sätestatud süütegude menetlemine, ohu väljaselgitamine ja ka ennetamine on juba käesolevalt politsei ülesanne. Seega ei ole vajalik seda eraldiseisvalt sätestada ning piisab kui KorS sätestatakse vajalikud erimeetmed ja erivahendid.
13. Eelnõu § 7 kohaselt täiendatakse turvategevuse seadust (edaspidi *TurvaTS*) regulatsiooniga, mis võimaldaks turvaettevõtetal samuti rakendada teatud turvaobjektidel meetmeid MÕS-dest tulenevate ohtude tõrjumiseks. Kuivõrd tegemist on uue regulatsiooniga, siis teeme ettepaneku vaadata turvaettevõtete õiguste täiendamise võimalusi laiemalt. MÕS ohud loovad uusi väljakutseid ka eraturvasektorile, kes peab olema suuteline hindama lisaks maapealsetele ohtudele ka õhuruumist tulenevaid ohtusid ning neid tõrjuma. Siseministerium nõustub, et oluliselt laiemaid sekkumisõiguseid on vajalik ette näha turvaettevõtetele ja siseturvakorraldajatele, kes tegutsevad riigikaitseobjektidel. Samas leiame, et MÕS valdkond mõjutab lisaks eelmainitutele ka kõiki teisi turvaobjekte ja teenuseosutajaid, nt isikukaitse, objektikaitse, elutähtsateenuse objektikaitse jne. Meie hinnangul oleks vajalik luua kahe astmeline süsteem turvaettevõtete MÕS tõrje õiguste laiendamisel, kus suurema riivega erivahendid on lubatud riigikaitseobjektidel, kuid väiksema riivega vahendid on lubatud ka muudel objektidel. Teeme seega ettepanekud viia eelnõusse sisse järgmised muudatused:
 - 13.1. Teeme ettepaneku täiendada TurvaTS § 26¹ sõnastust õigusselguse tagamiseks ja ettenähtud õiguste laiendamiseks. TurvaTS 4. peatükk 2. jagu sätestab turvateenistuja õigused, sh meetmete kohaldamise üldised nõuded. Kehtivas TurvaTS on mitmete meetmete puhul ette nähtud ka dokumenteerimise kohustus. Kuivõrd

lisatav säte annab olemuslikult uue õiguse MÕS ohu ehk rünnaku korral sekkumiseks, peab Siseministerium põhjendatuks sätestada ka dokumenteerimise kohustus MÕS lendu sekkumisel. Eelkõige peame vajalikuks sätestada seaduse tasandil minimaalsed dokumenteeritavad andmed; PPA informeerimise ja teavitamise kohustus; dokumentide säilitamise tähtaeg ja eesmärk. Lisaks teeme ettepaneku muuta kavandatud § 26¹ sõnastust viisil, mis tagaks turvaettevõtetele laiemad õigused MÕS ohtude tõrjumiseks muudel objektidel nt elutähtsa teenuse osutaja objektidel. **Teeme seega ettepaneku sõnastada säte järgmiselt:**

“§ 26¹. Mehitamata õhusõiduki lendu sekkumine

(1) Turvatöötajal ja turvajuhil on õigus mehitamata õhusõiduki lendu sekkuda, sealhulgas sundida see maanduma või suunata või takistada selle liikumist, kui on alust arvata, et mehitamata õhusõidukist lähtub vahetu oht kaitstavale varale või turvaobjektidel viibivatele isikute elule ja tervisele.

(2) Mehitamata õhusõiduki lendu sekkumine dokumenteeritakse, märkides vähemalt järgmised andmed:

- 1) kuupäev, kellaaeg ja koht;*
- 2) sekkumise põhjus;*
- 3) võimaluse korral mehitamata õhusõiduki tunnused;*
- 4) sekkumise viis;*
- 5) kasutatud erivahend;*
- 6) turvatöötaja või turvajahi ees- ja perekonnanimi.*

(3) Turvatöötaja või turvajuhit teavitab mehitamata õhusõiduki lendu sekkumisest Politsei- ja Piirivalveametit ning edastab lõikes 2 nimetatud andmed viivitamata Politsei- ja Piirivalveametile.

(4) Kui mehitamata õhusõiduk saadakse lendu sekkumise käigus kätte või võetakse kontrolli alla, teavitatakse sellest viivitamata politseid ning tagatakse selle üleandmine politseile, kui see on ohutu.

(5) Käesoleva paragrahvi lõike 2 alusel koostatud dokumenti säilitatakse kuus kuud käesoleva seaduse nõuete täitmise kontrollimiseks ja süüteo menetluse läbiviimiseks. “.

Selgitus: Lõike 1 kohaselt sätestatakse turvatöötajale ja turvajuhile õigus kohaldada MÕS lendu sekkumise meetet. Antud meetet võib kohaldada kõikidel turvaobjektidel, st antud sõnastuses ei ole meetme kohaldamine piiratud ühegi konkreetse objektiga. Meetme kohaldamine eeldab sätte sõnastuse kohaselt vahetut ohtu kaitstavale varale või turvaobjektidel viibivatele isikute elule ja tervisele. See tähendab, et meetet on lubatud kohaldada vaid juhtudel kus turvaobjektiks on konkreetne isik või vara. Kuigi eelnõu sätestab meetme kasutamise vahetu ohu esinemisel, siis ei lähtu TurvaTS sätestatud turvateenistujate jõu kasutamise õigused KorS põhimõtetest ja alustest. TurvaTS on sätestatud täiendavad igäühe õiguse erisused turvateenistujatele jõu kasutamiseks, mis ulatuvad kaugemale kui ülejäänud inimestele ette nähtud igäühe õigused. Sellest lähtuvalt peavad turvatöötajad ka antud meetme rakendamisel lähtuma KarS §-s 28 sätestatud hädakaitse põhimõtetest, millele viitab ka TurvaTS § 27 lõige 1. **Lõikega 2** sätestatakse loetelu andmetest, mis tuleb protokollida kui meetet rakendatakse. Kuigi igakordne sekkumise rakendamine võib olla turvaettevõtte jaoks koormav, siis võimaldab antud nõue tagada täiendava järelevalve mehhanismi selle uue meetme kohaldamisel. Tegemist on olulise põhiõiguste riivega, mille dokumenteerimine

analoogselt isiku kinnipidamise või vallasasja hoiule võtmisega on põhjendatud. Lõiked 3 ja 4 sätestavad vajaliku nõude anda koheselt sekkumisest teada politseile ning anda võimalik seade politseile üle. Kuna turvaettevõtte sekkumine saab olla lubatud vaid ründe tõrjumisel siis eelduslikult peavad kõik sekkumised andma aluse süütoemenetluse alustamise hindamiseks. Samuti annab kohene teavitamine võimaluse hinnata turvategevuse meetme kohaldamist.

- 13.2. Palume muuta Turvategevuse seaduses sätestatud väljaõppe regulatsioone, et viia see vastavusse muu õigusruumiga ning tagada seeläbi ka kohustuslik MÕS tõrje meetmete ja vahendite väljaõppe turvateenistujatele. Kuivõrd uute vastavate meetmete ja erivahendite kasutamine eeldab väljaõpet, mis ei pruugi ega pea tingimata olema turvateenistuja baastasemete väljaõppes, siis teeme ettepaneku täiendada ja korrastada TurvaTS väljaõppe regulatsioone järgmiselt.

x) paragrahvi 8 lõike 2 punkt 4 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„4) värskendusõpe;“;

Selgitus: muudatusega viiakse TurvaTS-s kasutatav terminoloogia kooskõlla laiemas haridusvaldkonna terminoloogiaga ning senine täienduskoolitus muutuks värskendusõppeks. Selle õppevormi eesmärk jääks seega suuresti samaks, mis on kehtivas regulatsioonis täiendkoolitus: *Kutsenõuetele vastavuse säilitamiseks läbib turvateenistuja igal aastal turvateenistuja täienduskoolituse, mille maht on vähemalt 16 akadeemilist tundi.* Kehtiva regulatsiooni kohaselt loetakse aga täiendkoolituseks ka lisateadmisi, -oskusi ja -hoiakuid, mida turvateenistuja vajab keerukamate tööülesannete täitmiseks. Sellised koolitused muutuvad edaspidiselt eriõppeks, mille läbimise kohustus sätestatakse eraldi seaduses ning millest võib sõltuda täiendavate õiguste kasutamine.

x) paragrahvi 8 lõiget 2 täiendatakse punktiga 5 järgmises sõnastuses:

„5) eriõpe.“;

Selgitus: tegemist on koolitusega, mille eesmärk on pakkuda vajalikke täiendavaid oskuseid. Selline eriõpe on käesolevalt näiteks tulirelvaõpe RelvaS alusel, kuigi seda turvategevuse eeskirjas hetkel vastavalt märgitud ei ole. Kui täiendada turvateenistujalt nõutavaid kompetentse droonitõrjega, siis oleks vajalik luua uus jaotus ja täpsustada sisu määruuses. Käesoleva õppe vormi kohaselt luuakse võimalus nõuda turvateenistujatelt konkreetsete eriõppe moodulite läbimist lisaks olemasolevale turvateenistuja baasõppele.

x) paragrahvi 15 täiendatakse lõikega 11¹ järgmises sõnastuses:

„(11¹) Turvatöötaja ja turvajuht võivad kohaldada käesoleva seaduse §-s 26¹ sätestatud meedet üksnes juhul, kui ta on läbinud käesoleva seaduse § 8 lõike 2 punktis 5 nimetatud eriõppe, mille sisu ja kord kehtestatakse § 4 lõike 3 alusel kehtestatud turvategevuse eeskirjas.“;

Selgitus: Lisatava sättega nähakse ette, et mehitamata õhusõiduki lendu sekkumise meetmeid tohib kohaldada üksnes juhul, kui eelnevalt on läbitud vastav eriõpe. Eriõppe täpsem maht ja sisu kehtestatakse turvategevuse eeskirjas, mis võimaldab paindlikult muuta ja täiendada õppe sisu, mahtu ja eesmärki sõltuvalt tehnoloogia arengust ning praktikast. Siseministeeriumi hinnangul on oluline, et vastav õppe kohustus oleks sätestatud, sest täiendavate õigustega kaasneb uus põhiõiguste riive risk. Selle

maandamiseks peab riik tagama ennetuslikud meetmed, mh konkreetne väljaõppe kohustus. Eriõpe sisustatakse seega turvategevuse eeskirjas, kuid see peab eelkõige lähtuma seaduse § 26¹ ja 28 lõike 4 punktides 4-6 sätestatud erivahendite kasutamise nõuetest ja eeldustest.

- 13.3. Eelnõu § 7 lõike 6 kohaselt sätestatakse MÕS lendu sekkumise meetme kohaldamiseks erivahendite rakendamise erisused. Tulenevalt eelnevalt esitatud ettepanekust laiendada lendu sekkumise meedet kõikidele turvaobjektidele, teeme ettepaneku seada erivahendite kasutamise reeglitega selged erisused riigikaitseobjektide ja muude objektide turvamisele. Siseministeeriumi hinnangul tuleks võimaldada turvaettevõtetal kasutada vähem riivavaid erivahendeid laiemalt kõikidel turvaobjektidel. Kõrgema ohu ja riivega meetmed peaksid jääma ainult riigikaitseobjektidel rakendatavaks. Sellest lähtuvalt teeme ettepaneku täiendada muudatusi järgmise uue lõikega:

„(6^x) Turvatöötaja ja turvajuht võivad kasutada mehitamata õhusõiduki lendu sekkumiseks mehitamata õhusõiduki maanduma sundimise vahenditest võrku või mehitamata õhusõiduk, mis on valmistatud või mida kasutatakse mehitamata õhusõidukiga kokku põrkamiseks, et tõkestada selle edasist lendamist.

Selgitus: Täiendava sätte eesmärk on eristada neid erivahendeid, mida on lubatud lendu sekkumise meetme kohaldamisel rakendada kõikidel objektidel, neist erivahenditest, mis on lubatud ainult riigikaitseobjektidel. Vastavalt eelpool esitatule loovad MÕS-d täiendavaid turvariske, sh ohtu elule või tervisele, paljude turvaobjektide vaates. Seega luuakse turvaettevõtetele võimalus kohaldada hädakaitsepõhimõtete alusel ning lähtudes TurvaTS-s sätestatud meetme eriregulatsioonist erivahendeid ja jõudu, et sekkuda selliste ohtude tõrjumisse. Samas piiritletakse laiemalt lubatud erivahendid ainult võrgu (*nt võrgupüss*) ja spetsiaalselt ehitatud drooni kasutamisega. Sellega antakse turvaettevõtetele võimalus pakkuda praktilist turvateenust ka õhuruumist tulenevate ohtude vastu, kuid piiratakse neile ettenähtud vahendid vaid kõige vähem riivavatega. Erivahendite kasutamisel peab turvatöötaja või turvajuht endiselt lähtuma TurvaTS §-s 18 sätestatud põhimõtetest valida kõige vähem riivavam ja proportsionaalne meede.

14. Eelnõu § 8 kohaselt on see planeeritud jõustuma 01. juulil 2026. aastal. Leiame, et antud jõustumistähtaeg võib tekitada teatud muudatuste rakendamisel probleeme. Muudatused, mis vajavad rakendusaktide uuendamist, vajavad täiendavalt aega sisustamiseks. Eelduslikult tuleks rakendusaktide muudatused välja töötada ja kehtestada hiljemalt 01. juuniks 2026, tagamaks ettevalmistamine seaduse jõustumiseks 01. juulil 2026. Sellest lähtuvalt palume muuta eelnõu jõustumistähtaega eelkõige sätete osas, mis on seotud rakendusaktide väljatöötamisega, ja seada uueks tähtajaks 01. jaanuar 2027.
15. Palume täiendavalt eelnõuga muuta päästeseadust (edaspidi *PäästeS*) viisil, mis tagaks Päästeametile õigused kasutada vajalikke erivahendeid tema kehtestatud õhuruumi kasutamise piirangu alas ja selle jõustamiseks ning samuti ohu väljaselgitamiseks ja tõrjumiseks, kui see peaks olema vajalik Päästeameti ülesannete täitmisel. Kehtiva PäästeS § 16 kohaselt võib Päästeamet piirata raadiosidet vaid **plahvatuse tõkestamiseks plahvatusohu piirkonnas**. Samas tulenevalt LennS § 4¹ lõikest 2 on Päästeametile lubatud kehtestada õhuruumi piiranguid, sh mehitamata õhusõidukitele, PäästeS tulenevate

ülesannete täitmiseks. Nimetatud ülesanded on laiemad kui ainult demineerimistööd. MÕS-e tekib iga aastaselt juurde ning seega suureneb ka nendest tulenev oht igasugusele päästetegevusele. Tegemist võib olla olukorraga, kus keegi teadmatuses segab päästjate tööd sündmuskohal, kui proovib enda MÕS-ga sellest videot teha. Samas võib olla olukordi, kus keegi kuritahtlikult päästetöid segab või päästjaid ründab. Eelkõige näeme, et päästjate ja päästetööde kaitsmine võimalike rünnakute vastu on aktuaalne kriisiolukordades, kus ka päästjad võivad muutuda rünnakute sihtmärgiks. Seda on eelkõige välja toonud Ukraina kogemus, kus päästjaid sihitakse tahtlikult, et tekitada täiendavat kahju. **Sellest lähtuvalt oleks meie hinnangul vaja tagada ka Päästeametile minimaalsed sekkumisvahendid ja võimalused, et täita enda ülesandeid rahu ja kriisiajal.** Teeme ettepaneku täiendada eelnõu järgmise paragrahvi:

§ x. Päästeseaduse muutmine

Päästeseaduses tehakse järgmised muudatused:

- 1) paragrahvis 13¹ lõikes 1 asendatakse tekstiosa "32, 49" tekstiosaga "32, 45¹, 49";*
- 2) paragrahvi 13² täiendatakse lõikega 5 järgmises sõnastuses:
„5) Päästeamet võib sekkuda mehitamata õhusõiduki lendu kui see on vajalik Päästeameti ülesannete täitmisel tekkinud ohu väljaselgitamiseks, tõrjumiseks või korrarikkumise kõrvaldamiseks.“*
- 3) paragrahvi 16 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks;*
- 4) paragrahvi 24 lõiget 2 täiendatakse punktidega 3 – 5 järgmises sõnastuses:
„3)mehitamata õhusõiduki maanduma sundimise vahend;
4) mehitamata õhusõiduki juhtimise ülevõtmise vahend;
5) raadioside piiraja.“*

Selgitus: Päästeametile on droonitõrjet vaja selleks, et pääste- ja demineerimistööd (PÄA ülesannete täitmine) saaksid jätkuda ka siis, kui oht tuleb õhust. Siseministeriumi hinnangul ei ole see vaid sõjaajal esinev probleem ning seda võib esineda ka rahu või hübriidolukorras. MÕS-dest tulenev oht võib praktikas esineda kriisides, suurõnnetustel, demineerimistöödel, evakatsioonil ja igapäevases päästetöös, kus droon võib takistada tööd, koguda tundlikku infot, ohustada reageerijaid või olla ründe vahend. Seetõttu peab Päästeametil olema õigus ja võimekus kaitsta vahetult oma sündmuskohata teenistusülesannete täitmisel ja teenistujate ohutust. See peab võimaldama tuvastada ohtlikku drooni, hinnata selle mõju päästesündmusele ning rakendada proportsionaalset tõrjet siis, kui droon seda ohustab. Lähtuvalt eeltoodust on oluline, et vastavad õiguslikud alused oleksid KorS-is ning PäästeS-i. Vastasel juhul tekib olukord, kus oht on reaalne, aga Päästeametil puudub õiguslik võimalus seda ise kõrvaldada. Lisaks objektipõhisusele on vaja tagada ohtude tõrjumine ka komandohoone ja sündmuskoha vahel ehk väljasõidu- ja kojusõidu ajal. Viimane on eelkõige riskina kaardistatud võimalikus hübriidolukorras.

Regulatsioon on oluline eelkõige teenistujate kaitseks. Kui droon sunnib päästesündmust katkestama või seab reageerijad ohtu, siis jäävad abita ka kannatanud. Ukraina kogemus näitab, et päästeteenistujaid rünnatakse ka päästesündmuse (oma ülesannete täitmise) ajal ja korduslöögid reageerijate vastu ei ole erandlikud. ÜRO on dokumenteerinud FPV-droonide sagenenud kasutuse ning rõhutanud, et need on põhjustanud suuri ohte tsiviilisikutele ja humanitaartegevusele. See näitab, et droonioht ei ole teoreetiline, vaid praktiline operatsioonirisk, millega tuleb arvestada. Kehtivas

õiguses Päästeametil puudub õigus teha seiret (kontroll) ning kohaldada selleks vajalikke meetmeid (tõrje). Seega on Päästeametile vaja piiratud, ülesandepõhist droonitõrje õigust, et päästetöö ei katkeks, demineerijad saaksid tegutseda ja sündmuskohal olevad inimesed oleksid kaitstud ka siis, kui oht tuleb õhust. See on tänapäevase päästevõime element.

Kasutusjuhud, kus Päästeamet vajab raadioside segamise õigust:

1. demineerimis- ja päästetöö – sh sündmusele sõit ja sündmuselt tagasisõit;
 2. evakuatsiooni ettevalmistamisel ja läbiviimisel – sh kogunemiskohtades, evakuatsiooniteedel, transpordipunktides, ajutistes majutuskohtades jne;
 3. elanikkonnakaitse tegevustes – varjumiskohtade kaitse, juhtimispunktid jms.
 4. Päästeameti enda objektide kaitse – komandod, laod, mobiilsed juhtimiskeskonnad, asenduspinnad jne;
 5. väljaõppe ja õppuste ajal, kui droon segab õppuse turvalist läbiviimist ning võimaldab koguda tundlikku infot;
 6. elanikkonnakaitse operatsioonid;
 7. HNS protseduuride toetamine/ julgestamine;
 8. kriisis võib tekkida Päästeametile ühekordseid ülesandeid, mis võivad samuti vajada selle edukaks täitmiseks kõnealuse meetme kohaldamist.
15. Sarnaselt eelmisele märkusele teeme ettepaneku hinnata, kas ja millises ulatuses tuleks täiendada teiste erikorrakaitseorganite ja asutuste eriseadusi, et nendes oleks ettenähtud MÕS lendu sekkumise erimeetme ja erivahendite kohaldamise õigused. Kuigi eelnõuga luuakse eelkõige põhivõimekus Politsei- ja Piirivalveametile on mõistlik täiendada juba käesolevalt kõigi erikorrakaitseorganite regulatsioone. Sellised täiendused tuleks teha eelkõige asutustele, kellel on õigus kohaldada LennS § 4¹ alusel ajutist geograafilist ala mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks.
16. Kuigi eelnõus sätestatakse regulatsioon kogutud seireandmete jagamiseks, siis on eelnõu ja seletuskirjaga sätestamata õhuruumi riigiülest seiret reguleeriv säte. Üldine konsensus on, et õhuruumi seire, mis ei sisalda isikuandmete töötlemist, ei vaja käesolevalt täiendavat reguleerimist. Samas analoogne regulatsioon on näiteks riigipiiri seaduse §-s 9⁵, mis sätestab, et *riigipiiri valvamisel ja piirirežiimi tagamisel võib Kaitsevägi ja politsei ebaseadusliku piiriületuse avastamiseks, objektide tuvastamiseks, piiripunktides turvalisuse tagamiseks ja piiriülese kuritegevuse tõkestamiseks kasutada asjakohaseid tehnilisi, sealhulgas elektroonilisi seadmeid ning nimetatud tehniliste ning elektrooniliste seadmete salvestisi säilitatakse mitte kauem kui üks aasta, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Tehniliste ja elektrooniliste seadmetega kogutud ja analüüsitud teave on asutusesiseseks kasutamiseks.* Lähitulevikus on eesmärk aga tagada Politsei- ja Piirivalveametile võimekus seirata ja samaaegselt tuvastada MÕS-e. Sellest tulenevalt peaks regulatsiooni kehtestamisel hindama analoogse regulatsiooni sätestamise vajadust või põhjendama seletuskirjas seireandmete kogumise põhimõtteid.
17. Eelnõu seletuskirjas on mõju Politsei- ja Piirivalveameti kui ka teiste asutuste koormuse ning kaasnevate (püsi)kulude vaates alahinnatud. Võib eeldada, et regulatsiooni jõustumisega kaasneb ühiskonnas (*kodanike, valveobjektide valdajate, ETODE ja RKODE valdajate*) hüppeline ootuste kasv politsei ja teiste asutuste tegevusele MÕS olukordadele reageerimisel. Eelnõu seletuskirjaga seatava ühiskondliku ootuse täitmiseks MÕS

ohtudele reageerimisel ning ohtude seiramisel on vajalik tagada Politsei- ja Piirivalveametis kuid eelduslikult ka teistes asutuses lisanduva ülesande täitmiseks täiendav isikkoosseis. Politseis võib see eeldada näiteks instruktoreid, et välja töötada MÕS sekkumise taktikad ning tagada süsteemne väljaõpe, sh regulaarsed treeningud ja treeningvahendid. Samuti võib tekkida vajadus suurendada reageerivat ressursi, sest peab tekkima võimekus vajaliku olukorratundlikkuse loomiseks. Täiendavalt on vajalik teha lähiaastatel ka olulises mahus lisainvesteeringuid tehnika soetamiseks ning tagada hilisemalt eelarvelised vahendid nende hooldamiseks, asendamiseks jne. Investeeringute maht mõjutab otseselt seda, milline saab olema Eesti MÕS ohtude seire ja tõrje võimekus.

Lugupidamisega
(*allkirjastatud digitaalselt*)
Igor Taro
siseminister

Henry Timberg

mehitamata õhusõidukite valdkonna juht