



Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee
Suur-Ameerika 1
15006, Tallinn, Harju maakond

Teie 25.06.2024 nr 1-5/24/3129

Meie 31.08.2024 nr 1.2-3/24/12080-2

**Transpordiameti kommentaarid
korra- ja ohutusseaduse muutmise seaduse
väljatöötamiskavatsusele**

Transpordiameti esitatud seisukohad ja kommentaarid omavad korra- ja ohutusseaduse (KorS) muutmise seaduse väljatöötamiskavatsuses (VTK) peamisi kokkupuutepunkte lennundusvaldkonnas, eelkõige mehitamata lennunduse ja õhuruumi kasutamise küsimustes. VTK-s on see osa kirjeldatud punktis „Probleem 8. Vähemohvtlike teenistussuhtede ja erivahendite kasutamine“ (lk-d 5 ja alates 37). Lisaks esitatakse üldised Transpordiameti seisukohad ja kommentaarid (VTK lk 77).

II LENNUNDUSVALDKONNA SEISUKOHAD JA KOMMENTAARID

1. Üldist

1.1. Oleme seisukohal, et kui mehitamata õhusõidukite süsteemide (MÕS) käitaja rikub talle kehtestatud lennundusnõudeid, tahtlikult või tahtmatult põhjustab kõrgendatud või vahetu ohu, mis võib või toob tõenäoliselt kaasa rikkumise, peab olema pädeval korra- ja ohutusseaduse organil võimalus sekkuda tegevusse erivahendeid kasutades, kui muid võimalusi ei ole. Täna on erivahendite kasutamine reguleeritud lennundusseadusega (LennS) ning pädeva korra- ja ohutusseaduse organi erivahendite kasutamise õigus on piiratud üksnes kindlaksmääratud õhuruumi osas, so komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/947¹ kohaselt kehtestatud geograafilise piirkonnaga (LennS kontekstis geograafiline ala).

1.2. Leiame, et VTK-s kirjeldatu vähemalt lennundusvaldkonda kajastavas osas ei vasta hea õigusloome ja normitehnika eeskirjas loetletud põhimõtetele, sh ei ole selge lahendamist vajav probleem, mille puhul on vaja MÕS-ide suhtes erivahendeid kasutada; mis on erivahendite kasutamisel saavutatav eesmärk, mille poole muudatusega püüeldakse; millised on võimalikud lahendused, võimalike lahenduste võrdlus ja eelistatav lahendus; valitud lahenduse sobivus kehtivasse õiguskorda; ning kuidas kaasnevaid olulisi mõjusid analüüsitakse. VTK koostamisse ei kaastatud lennundusvaldkonna järelevalve eest vastutavat lennunduse pädevat asutust (Transpordiamet) ning tõenäoliselt paljuski seetõttu ei ole VTK-s arvestatud ka enamike lennundusnõuetega (lennundusvaldkonna otsekohalduvad Euroopa Liidu (EL) õigusaktid ning LennS), mis on KorS-i kohaldamise põhimõttel eriseadused.

¹ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947, 24. mai 2019, mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02019R0947-20220404&qid=1724659056832>)

1.3. MÕS-ide suhtes erivahendite kasutamise reguleerimiseks tuleks meie hinnangul esmalt tuvastada peamine probleem, mida lahendada on vaja ja kas seda on võimalik lahendada pakutud viisil. Oleme seisukohal, et väljapakutud lahendus on sisuliselt ja õiguslikult läbi analüüsimata ning me ei saa sellise ettepanekuga nõustuda. VTK ei käsitle lennundusalaseid rikkumisi, kuid toodud näidete puhul on tegemist eelkõige lennundusalaste rikkumistega (näiteks lauluväljak). Muutmisvajaduse põhjendusena tuuakse aga välja, et korrakaitseorganil oleks vaja avalikku korda ähvardava ohu korral reageerida, kuid VTK-s ei ole ühtegi viidet selle kohta, kas avaliku korra rikkumisi on võimalik üldse MÕS-ide suhtes kohaldada. Oleme seisukohal, et seda tõenäoliselt teha ei ole võimalik, kuid ammendava vastuse saaks anda, kui õiguslik analüüs oleks eelnõu koostaja ja puudutatud valdkonna esindajatega analüüsitud. Eeltoodust lähtuvalt esitame oma täiendavad selgitused ja seisukohad.

2. VTK eesmärk ja lahendatav probleem MÕS käitamisel

- 2.1. Ülevaates probleemist (lk 5) on kirjeldatud: „MÕS-ide tehnoloogia areng ja nende laialdane kättesaadavus on tekitanud vajaduse kasutada riikliku järelevalve läbiviimisel nn droonitõrje vahendeid. Selleks, et korrakaitseorganil oleks avalikku korda ähvardava ohu korral tõhus võimalus sundida drooni maanduma, on kavas täiendada KorS § 78¹ sätestatud loetelu mehitamata õhusõidukite maanduma sundimise vahenditega. Kaalumisel on KorS § 78¹ sätestatud erivahendite loetelu avamine selliselt, et ohutõrjes oleks võimalik kasutada loetelus nimetamata, kuid vähem kahjustavat vahendit.“
- 2.2. Arusaamatu on, miks on VTK-s jõutud järeldusele, et MÕS-de tehnoloogia areng on põhjus, miks droone on vaja tõrjuda. Nõustume ja kirjeldame ka allpool, et vajadus erinevate vahendite ja selge regulatsiooni osas on selgelt olemas, kuid kui VTK lähtepunktiks olev probleem ei ole arusaadav, ei saa eeldada, et võimalikud lahendused on vajaliku detailsusega analüüsitud või õiguspärased.
- 2.3. Läbivalt on probleemi ja erivahendite loetelu muutmise vajadust põhjendatud sellega, „et korrakaitseorganil oleks avalikku korda ähvardava ohu korral tõhus võimalus sundida drooni maanduma“. Samas ei ole kirjeldatud, mis on MÕS käitamisel see avalikku korda ähvardav oht, mida on vaja tõrjuda ja selleks erivahendit võiks kasutada. Utreeritult võiks VTK-s toodu põhjal järeldada, et MÕS käitamine on oht. Sellist lähenemist ei saa EL-i liikmesriigis soodustada juurutada, sest MÕS käitamine on EL-i ja riigisisese õiguse kohaselt lubatud tegevus, mitte vaikimisi keelatud.
- 2.4. MÕS käitamist võib piirata üksnes EL-i õigusaktides toodud nõudeid ja põhimõtteid järgides. Loomulikult ei välista see võimalus riigil sekkuda käitamisessunniga siis, kui mõni muu tugevamat kaitset eeldav õigushüve on ohus, aga see vajab eraldiseisvat analüüsi lennundusnõuete kõrval ning väga selget arusaamist lõpprakendajalt, millal ta on õigustatud seda kasutama. VTK-s ei ole see analüüsitud ega selgitatud.
- 2.5. Veelgi enam, küsimus ei ole üksnes erivahendi kohaldamise ulatuses ja lubatavuses, mis on meie hinnangul hindamata KorS-i muutmise valguses, vaid ka muudatuses, millega on tehtud ettepanek PPA-le anda õigus kõikjal Eestis erivahendit kasutada, mitte ainult selgelt piiritletud LennS kohaselt MÕS geograafilises piirkonnas, mis on PPA järelevalve all.
- 2.6. Eeldame, et muudatuse tulemusel mõeldi üksnes avaliku korra rikkumise küsimust ning lennundusalaste nõuete rikkumisele ei laieneks erivahendi kasutamise õigus, kuid VTK-s toodud kirjelduste ja näidete põhjal on enamik olukordi, kus erivahendit planeeritakse kasutada siiski lennundusalaste nõuete reguleerimisalas, mitte avaliku korra küsimustes, mis tõenäoliselt aga MÕS-ide käitamisele ei kohalduks (vt avaliku korra selgitused allpool). Nendime, et ka LennS-i muudatus erivahendi kasutamise kohta ei olnud ilmselt asjakohaselt analüüsitud, kuid ka selle osas näeme vajadust tulevikus korrekture teha.

2.7. Rõhutame veelkord, et me nõustume põhimõtteliselt erivahendite kasutamise vajadusega, kuid ei saa nõustuda sellega, kuidas VTK-s on esitatud (esitamata jäetud) probleem, mida lahendatakse ning sellest tulenevalt ka lahendustega, milleni VTK-s on tõenäoliselt jõutud vigase lähtepunkti tõttu. Kindlasti ei nõustu me PPA-le erivahendite kasutamiseks pädevuse andmisega selliselt, et PPA omaks pädevust terves Eesti õhuruumis MÕS-ide suhtes erivahendeid kasutada, eelkõige lennundusnõuete valguses. Saame aru, et VTK-s ei ole viidatud lennundusalastele rikkumistele, kuid põhjendustes toodu viitab siiski neile. Võimalik, et PPA võiks üle Eesti erivahendeid kasutada, kuid sellisel juhul lennunduse valdkonnas üksnes Transpordiameti abistaja rollis, sest PPA ei ole pädev asutus. Täpsemalt oleme selgitanud selle lahti lennundusõiguses kehtiva loogika kirjelduses, eelkõige lennunduse pädevaks asutuseks olemises. Avaliku korra vaates seisukohad punktis 5.

3. (Mehitamata) lennunduse õiguslikud alused. Õhuruum ja õhusõiduk

3.1. EL toimimise lepingu kohaselt on kindlaks määratud valdkonnad, mis kuuluvad liidu pädevusse ning lennundus transpordivaldkonna liigina on liikmesriikide jagatud pädevuses. LennS § 7¹ lõike 10 kohaselt on Transpordiamet pädev asutus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139² (alusmäärus) alusel vastu võetud rakendusmääruste mõistes, kui seaduses või selle alusel antud õigusaktis ei ole sätestatud teisiti.

3.2. LennS § 60¹ lõike 2 punkti 1 kohaselt on Transpordiameti pädevuses riiklik ja haldusjärelevalve juriidiliste ja füüsiliste isikute lennutegevuse, sealhulgas mehitamata õhusõidukite käitamise üle. Teistel ametitel (Kaitsepolitseiamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Kaitsevägi, Maksu- ja Tolliamet, Keskkonnaamet, Välisluureamet, Vangla) on LennS-i kohaselt riikliku järelevalve tegemise pädevus üksnes nendes geograafilistel piirkondades, kus ta on loa andjaks.

3.3. KorS § 1 lõige 3 sätestab, et riikliku järelevalve meetme kohaldamisel eriseaduse alusel lähtub korrakaitseorgan eriseaduses sätestatust, järgides käesoleva seaduse põhimõtteid. Eriseaduses reguleerimata juhtumil lähtutakse korrakaitseseaduses sätestatust. Kõik õhuruumi kasutamisega seotud küsimused on LennS ja EL-i õigusaktidega reguleeritud ning seda ei saa reguleerida KorS-is.

3.4. Alusmääruse IX lisa punktid sätestavad olulised nõuded, millest kõrvale kalduda ei ole lubatud, ka erandite kehtestamise kaudu mitte:

„2.4.3. Mehitamata õhusõidukiga teostatavate lendude korral tuleb tagada maa peal olevate kolmandate isikute või teiste õhuruumikasutajate ohutus ning minimeerida riske, mis tulenevad kahjulikest välis- ja sisetingimustest, sealhulgas keskkonnatingimustest, säilitades kõikidel lennuetappidel nõuetekohase kauguse teistest õhusõidukitest.

2.4.5. Mehitamata õhusõiduk ja mehitamata õhusõiduki käitamine peab olema kooskõlas liidu õiguse alusel tagatud asjakohaste õigustega.

2.4.6. Mehitamata õhusõidukit käitav isik peab tagama, et sellel õhusõidukil on vajalik navigatsiooni-, side-, seire-, avastamis- ja vältimisvarustus, samuti muu kavandatud lennu ohutuse tagamise varustus, võttes arvesse käitamise laadi, lennuliikluseeskirju ning igas lennuetapis kohaldatavaid lennureegleid.“

3.5. Mehitamata õhusõidukite käitamist, sh järelevalvet reguleerib lisaks alusmäärusele peamiselt otsekohalduv rakendusmäärus (EL) 2019/947, mille artiklid 15, 17 ning 18 muuhulgas sätestavad tingimused geograafilistele piirkondadele, liikmesriikidele ja pädevatele asutustele. Artikkel 17 sealjuures kohustab liikmesriike määrama artiklis 18 osutatud ülesannete täitmiseks pädevaks asutuseks ühe või mitu üksust ning kui neid on mitu, määratlema selgelt iga pädeva asutuse

² Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/1139, 4. juuli 2018, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02018R1139-20210725&qid=1724673545757>)

pädevusvaldkonnad seoses vastutusaladega. Artikkel 15 annab õiguse liikmesriigil ohutuse (lennundus), turvalisuse (julgeolek), eraelu puutumatuse (nt haiglad) või keskkonnakaitsega seotud põhjustel kehtestada geograafilised piirkonnad. Väljaspool kehtestatud geograafilisi piirkondi võib mehitamata õhusõidukeid käitada rakendusmääruse (EL) 2019/947 kohaselt. Lisaks tuleb käitamisel, aga ka järelevalves lähtuda teistest õhuruumis kehtivatest nõuetest. Üks olulisemaid kohustusi õhusõidukite, sh mehitamata õhusõidukite, käitamisele on universaalne nõue kõikidel, olenemata õhusõiduki staatusest (tsiviil- või riiklik õhusõiduk) järgida õhuruumis kehtivaid lennureegleid.

3.6. LennS § 4 lõige 3 kohustab õhusõidukite liiklemisel Eesti õhuruumis juhinduda riigisisestest lennureeglitest ja lennureeglitest, mis on sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012 (lennureeglid) ning komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta. Kohustus baseerub rahvusvahelisel õigusel (Chicago konventsioon) ning seda ei ole võimalik riigis teisiti kokku leppida. Õhuruum on muuhulgas defineeritud LennS §-s 3, mille kohaselt *on Eesti õhuruum Eesti maa-ala, territoriaal- ja sisevete ning piiriveekogude Eestile kuuluvate osade kohal asuv õhuruum ning Tallinna lennuinfo piirkond on õhuruumiosa, milles Eesti osutab lennuliiklusteenuseid Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt kinnitatud kahepoolsete kokkulepete alusel*. Tallinna lennuinfo piirkond (Tallinn FIR) on suurem kui Eesti õhuruum ja ulatub ka neutraalvete kohal olevale õhuruumile, kus tuleb kohaldada õhuruumi kasutamisel rahvusvahelist lennundusõigust. EL-i õiguse ruumiline kehtivus piirneb Eesti õhuruumiga. Ka riigipiiriseadus (RiPS) § 3 lõikes 3 defineerib Eesti õhuruumi kui Eesti maa-ala, territoriaal- ja sisevete ning piiriveekogude Eestile kuuluvate osade kohal asuv õhuruum.

3.7. Õhusõiduk on nii rahvusvahelist, EL-i kui riigisiseste lennundusnõuete (LennS § 5 lg 1) kohaselt aparaat, mis püsib atmosfääris õhu vastumõjul, välja arvatud maa- või veepinnalt põrkunud õhu vastumõjul. Õhusõidukid on mehitatud ja mehitamata, seega kõik mehitamata õhusõidukid kuuluvad õhusõiduki definitsiooni alla.

Seega, LennS § 4 lõike 3 alusel kehtib lennundusõigus kogu Eesti õhuruumis, mitte valikulistes osades, ning kõikide Eesti õhuruumis liiklevate õhusõidukite suhtes.

3.8. Koosmõjus LennS § 4 lõike 3 ja § 7 lõigetega 6, 7 ja 10, on üldine lennunduse järelevalve pädevus Eestis Transpordiametil, VTK kontekstis ülalnimetatud erisustega nendes geograafilistel piirkondades, kus on ta loa andjaks on teine asutus (vt p 3.2.).

3.9. Sellest tulenevalt ei ole rahvusvahelise (peamiselt Chicago konventsiooni) ja Euroopa Liidu õiguse tähenduses lubatav lennundusõigust reguleerida riigisiselt teisiti, kui teised õigusrežiimid selleks õigust ette näinud ei ole. Lihtsustatult kui EL-i õigus sätestab nõuded ja tingimused õhuruumi kasutamiseks, õhusõidukite liiklemiseks ning lubab riigil teatavas ulatuses detailsemaid küsimusi ise reguleerida, ei või selles kõrvale kalduda ning kehtestada paralleelset „lennundust reguleerivat süsteemi“ rahvusvaheliselt tunnustatud süsteemi kõrvale. Arvestada tuleb ka teistel asutustel, kellel on geograafiliste piirkondade kontekstis järelevalve pädevus, et geograafiline piirkond on lennundusvaldkonna „õigus“ ning selle rikkumine on lennundusõiguse rikkumine, mitte näiteks julgeoleku või keskkonnavalase õiguse rikkumine, sest ala kehtestamine on lennundusõiguse reguleerida.

3.10. See ei tähenda, et lennundusnõuete kõrvale ei võiks lisanduda muu valdkonna õiguse kaitsmine ohu tõrjumise või rikkumise lõpetamise eesmärgil, kuid sellisel juhul ei võiks kaitstav hüve olla põhimõtteliselt vastuolus lennundusõigusega. Sellekohast analüüsi oleksime oodanud VTK-s. Eeldatavasti (sest analüüsi ei ole) on vastuolus olukord, kus lennundusõiguse kohaselt on teatud õhuruumiosas kindlaksmääratud tingimustel geograafilise piirkonna kehtestamisega lubatud MÕS-i käitada, kui teises seaduses, millel ei ole õigus reguleerida õhuruumi kasutamist, on kehtestatud nõ laiem piirang või keeld.

- 3.11. Õhuruumis võib piirata või keelata lennundustegevust üksnes lennundusnõuete kohaselt, sest need nõuded on kehtestatud teise avaliku huvi – lennundusohutus – tagamiseks. Piirangud õhuruumis võivad olla üksnes kokkulepitud formaatides ning on kohustuslikud avaldada ettenähtud viisil avalikkusele. Õigeaegselt ja kokkulepitud viisil piirangutest, keeldudest või ohtudest teavitamata jätmine võib kaasa tuua kõige hullemal juhul lennuõnnetuse (näiteks kahe õhusõiduki kokkupõrge) või intsidenti.
- 3.12. MÕS geograafilised piirkonnad tuleb avaldata kokkulepitud tingimustel. Lisaks üksnes MÕS käitajatele suunatud teabe avaldamisele on ka MÕS regulatsioonides kohustus avaldada täiendavalt ka õiges formaadis ning ajakohaselt teave MÕS geograafiliste piirkondade kohta, mis mõjutavad mehitatud lennundust näiteks AIP-is või NOTAM-ina. Seega ei saa olla lubatav, et riik reguleeriks õhuruumi kasutamist ja lennundustegevust väljaspool lennunduse valdkonda.
- 3.13. Küll aga võivad paralleelselt eksisteerida normid MÕS-idele, kus lisaks lennunduse nõuetele on võimalik tõrjuda terrorirünnaku või muu julgeoleku või isikuvastaste süüteo toimepanemise ohtu. Antud küsimuses Transpordiamet sisuliselt pädev argumenteerima ei ole. VTK-s selliseid aspekte ei ole analüüsinud.
- Seega, lennundusnõuete kui erinõuete ning LennS (ka EL) kui eriseaduse tähenduses tuleb vahet teha, kas rikkumine pandi toime erinõuete vastu või üldnormide vastu või millise hüve kaitsmiseks ohtu tõrjutakse.**
- 3.14. VTK-s ei ole arusaadavalt kirjeldatud, millal erivahendeid on lubatud rakendada. Ehk – ei ole kirjeldatud, kas planeeritud muudatuse tulemusel sooviks PPA saada õiguse kasutada erivahendeid üle Eesti olenemata geograafilistest piirkondadest nii lennundusnõuete puhul kui muude rikkumiste või ohu tõrjumiste puhul. Arvestada tuleb, et suure tõenäosusega enamik rikkumisi, mis pannakse toime droonidega, on lennundusnormide rikkumine. See aga tähendab, et selleks et lennundusnõude rikkumise lõpetamiseks erivahendit kasutada võiks, peaks olema selle kasutajal enne kasutamist selge, millist nõuet mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja rikub.
- 3.15. Lennureeglite ja ka rakendusmääruse (EL) 2019/947 üks olulisemaid nõudeid on see, et (kaug)piloot (kehtib ka riiklike õhusõidukite, sh mehitamata õhusõidukite puhul) peab vältima igasugust mehitatud õhusõidukitega kokkupõrke ohtu ja lõpetama lennu, kui selle jätkamine võib ohustada teisi õhusõidukeid, inimesi, loomi, keskkonda või vara. Selleks, et näiteks kasutada erimeedet lauluväljakul rahvamassi kohal (VTK näide), peab droon kujutama nii suurt ohtu, et maapealsete isikute tervise ja elu ohtu panemine drooni alla toomisega tulenevalt oleks õigustatud.
- 3.16. Lennundusnõuete rikkumise valguses ei oska me sellist rikkumist ette näha ning see peaks olema sellisel juhul seotud muu kui lennundusnõuete rikkumisega, näiteks terrorikuriteo või muu julgeolekuvastase teo toimepanemise vältimiseks. Oluline on see, et rakendusmääruse (EL) 2019/947 kohaselt on mehitamata õhusõidukite käitamine lubatud tegevus, mistõttu ei saa olla põhjendatud, et erivahendi kasutamine drooni „maha võtmiseks“ seetõttu, et see lendab.
- 3.17. VTK-s on toodud näitena suured rahvakogunemised näiteks lauluväljakul. Ka see olukord, kus droon võib lauluväljakul suure rahvakogunemise ajal lennata, sest lennunduse nõudeid järgides, näiteks eelnevalt riskihinnangu alusel vastava loa saanuna on MÕS käitamine lauluväljakul massiüritusel õiguspärane. Leiame, et sellistele näidetele tuginedes ei ole meetme kasutamise lubatavus põhjendatud ja selge ning suure tõenäosusega on käitajate õiguste riive ebaproportsionaalne. Lauluväljaku näitel tuleb arvesse võtta, et üldjuhul kehtestatakse suurürituste kohal piiranguala, mis sisaldab ka geograafilist piirkonda MÕS-idele ning alati on määratud selles küsimuses vastutav isik. Kui juhtumisi vastutav isik teavitab tundmatust käitamisest piirangualas, võib erivahendi kasutamine olla põhjendatud, kuid eeldusel, et droon kas sunnitakse kontrollitult maanduma või kukutatakse asukohta, kus kellegi elu, tervis ja vara ohus ei ole. Vastasel juhul ei ole

erivahendi kasutamine õigustatud. Alla kukkumisest tekkiva kahju vältimine kolmandatele isikutele on tugevamalt kaitstav õigus.

- 3.18. Kõrgendatud oht lennunduses esineb tõenäoliselt lennuvälja läheduses ning eeldatavasti väljuva või saabuva liikluse korral, kus droon, olenemata sellest, kas see on sinna lähedusse sattunud kogemata või meelega, kujutab mehitatud õhusõidukile kõrgendatud või vahetut ohtu. See kaalub üle drooni erivahendiga alla toomise, eriti olukorras kui sellest on näiteks PPA-d teavitatud lennuvälja käitaja või lennuliiklusteeninduse üksuse poolt. Siinkohal on oluline, et teatud juhtudel võib olla ka näiteks Tallinna lennuvälja ääres või kohal lubatud drooni käitamine, kui seda on vaja Tallinna lennuväljal näiteks raja kontrollimiseks või muudel põhjendatud juhtudel, mis on sealjuures rangelt koostöös lennuliiklusteeninduse üksusega ning on välistatud kokkupuude läheneva-väljuva lennuliiklusega. Eestis on ka täna juba mitmeid MÕS käitajaid, kes on saanud spetsiaalselt selliseks käitamiseks load.
- 3.19. Lennundusvaldkonnas tehtud uuringute käigus on tuvastatud, et eriti suureks ohuks on droon kopteritele kokkupõrke korral. Kehtivas seaduses täna aga lennuväljade kohal olevates geograafilistes piirkondades (lennuohutuse tagamiseks) erivahendi kasutamise õigust mitte ühelegi asutusele antud ei ole, mis praktikas tähendab, et lennuvälja ja lennuliikluse kaitseks kehtestatud geograafilises piirkonnas samaaegselt läheneva/väljuva lennukiga oleva drooni suhtes erivahendi kasutamise õigus puudub LennS alusel.
- 3.20. Käsitletud ei ole ka seda, kas erimeetmeid kasutatakse MÕS-i (ese) või kaugpiloodi (isik) suhtes. Võimalik, et see ole ka eesmärgi vaates asjakohane, kuid kuna seda puudutatud ei ole, oleme seisukohal, et ka see osa ei pruugi olla täielikult läbi hinnatud.

Arvestades, et MÕS käitamisega üldjuhul on tegemist siiski lubatava tegevusega, peab lennundusnõuete rikkumise lõpetamiseks (vale koht, vale kõrgus, puuduvad õigused vms) või ohu tõrjumiseks olema siiski selgemalt määratletud, millal on õigus erivahendit drooni suhtes kasutada. Juhime veelkord tähelepanu, et VTK-s on viidatud avalikule korrale, kuid enamik näidetest ja selgitustest viitab lennundusnõuete kohaldamisele.

4. Õhuruumis kasutamise piiramine

- 4.1. Oleme seisukohal, et oht või rikkumine lennundusnõuete vastutusalas, aga ka võimalusel muude nõuete puhul, mille esinemisel oleks MÕS suhtes õigustatud erimeetme kasutamine, peab olema selgelt arusaadav ja tuvastatav enne meetme kasutamist. Võib öelda, et täna kehtiv loogika geograafiliste piirkondade tingimuste rikkumisel (näiteks julgeolekuga seotud alad, kus käitamiseks on vajalik luba, kuid luba puudub) suuremalt jaolt tagab arusaamise, millal erivahendit kasutada on õigustatud.
- 4.2. Oluline on märkida, et kuna geograafilised piirkonnad ja nende kehtestamine on reguleeritud EL-i õigusega ning rakendusmääruse (EL) 2019/947 artikli 15 lõike 3 kohaselt **peab liikmesriik geoteadlikkuse eesmärgil (st et käitajad oleksid teadlikud rikkumiste vältimiseks) tagama kindlaks määratud geograafiliste piirkondade osas, et geograafilisi piirkondi käsitlev teave, sealhulgas nende kehtivusaeg, avaldatakse ühises ainulaadses digitaalses vormis.** See tähendab, et kõik käitajad peavad olema ka teadlikud, kus geograafiline piirkond asub ja et tema suhtes võidakse kasutada erivahendit, kui tal ei ole õigust piirkonda lennata. Kui ta ei tea geograafilise piirkonna olemasolust, mille avaldamiseks on riigil kohustus, ei ole tõenäoliselt õiguspärane käitajat vastutusele võtta või veelgi enam, tema drooni alla toomiseks erivahendit kasutada.
- 4.3. Üheks olulisemaks küsimuseks erivahendite kasutamisel on idapiiri äärne ala. Veelkord, arvestades, et õhuruumis liiklemist saab piirata üksnes lennundusnõuete alusel, tuleb vajalike piirialade puhul lähtuda samadest põhimõtetest – täna on kehtestatud idapiiri läheduses nii mehitatud kui mehitamata õhusõidukite liiklemisele piirangud ning avaldatud lennundusnõuete kohaselt. Näiteks, kui

soovitakse piiriala geograafilises piirkonnas kasutada täiendavaid meetmeid liikluse takistamiseks, võib selle meetme mõju piirduda üksnes geograafilise piirkonna ulatusega. Kui meedet kohaldatakse väljaspool geograafilist piirkonda lihtsalt lennutamise piiramiseks ilma, et käitaja rikuks käitamishüveteid ning muid, lennundusnõuete väliseid aga tugevamat hüve kaitsva õiguse rikkumist või ohtu sellele MÕS ei kujuta, ei ole selline õhuruumi kasutamise piiramine või keelamine õiguspärane.

- 4.4. Lisaks võib näitena tuua olukorra, kus näiteks piiriäärses geograafilises piirkonnas, kus täna on lubatud käitada üksnes loa alusel, kasutatakse ilma loata lendava MÕS-i suhtes erivahendit, võib selle erivahendi mõju ulatuda üksnes geograafilise piirkonna piirideni. Arusaadavalt esineb võimalus, et MÕS-i kinnipidamiseks võiks teatud juhtudel vahendit kasutada vahetult ka väljaspool geograafilist piirkonda, kui MÕS selgelt lendas loata geograafilises piirkonnas ning väljus sealt. Kuid lennundusnõuete valguses on kaheldav, kas erivahendi kasutamine drooni suhtes on õiguspärane, mis lendab selgelt väljaspool geograafilist piirkonda ning ei ole loata geograafilises piirkonnas lennanud. Sellisel juhul peab olema tõenäoliselt tuvastatud enne erivahendi kasutamist kõrgendatud (või vahetu) oht, sest väljaspool geograafilist piirkonda lendamine on lubatud (eeldusel, et käitamishüveteid on täidetud).
- 4.5. Juhime tähelepanu, et VTKs on nimetatud lennukeelu alasid. Lennukeelu ala on kindlaksmääratud ja defineeritud termin, mille kehtestamisega keelatakse kõikide õhusõidukite käitamine, st et mitte mingisugust lennutegevust alas toimuda ei või, ei tsiviilõhusõidukite ega sõjaliste, politsei või päästeüksustate täitmiseks. Täna kehtivates geograafilistes piirkondades ei ole üheski lennukeeldu kehtestatud.

5. Avaliku korra nõuete kohaldamise võimalikkusest

- 5.1. KorS § 4 defineerib avaliku korra kui ühiskonna seisundi, milles on tagatud õigusnormide järgimine ning õigushüvete ja isikute subjektiivsete õiguste kaitse. KorS §§ 54 ja 55 sätestavad avaliku koha definitsiooni ning avalikus kohas käitumise üldnõuded. Korrarikkumiseks loeb KorS avaliku korra kaitsealas oleva õigusnormi või isiku subjektiivse õiguse rikkumine või õigushüve kahjustamine (§ 5 lg 1).
- 5.2. VTK-s on kirjutatud: „*Eelnimetatud meetmete (viide LennS § 60² lõikele 9) kasutamise õigus on piiritletud riikliku järelevalve pädevusega, mis on sätestatud LennS § 60¹ ja seotud eelkõige lennukeelualadega. Selleks, et korrakaitseorganil oleks õigus sundida MÕS-e maanduma ka avalikku korda ähvardava ohu korral, kasutades selleks erinevaid tehnilisi võimalusi, on vaja KorS-i erivahendite loetelu täiendada.*“
- 5.3. Avaliku korra vastased süüteod on teatavasti sätestatud karistusseadustikus (KarS) 16. peatüki 2. jaos ning KorSi VTK-s käsitletud MÕS-ide suhtes erivahendite kasutamise valguses sisustatud eelkõige §§-s 262 ja 263, mille kohaselt on avaliku korra rikkumine avalikus kohas käitumise üldnõuete rikkumine (KorS §§ 54 ja 55). Avalikus kohas käitumise üldnõuete alla ei kuulu aga ükski lennunduse valdkonna küsimus ning seetõttu ei ole mehitamata õhusõiduki loata käitamist või käitamistingimuste rikkumist võimalik menetleda nimetatud KarS-i avaliku korra rikkumise alusel. Kaheldav on, kas sellest jaost ükski koosseis kohaldatav on. Nagu eelnevalt nimetatud, ei ole VTK-s analüüsitud, kas ja millised on need nõuded MÕS-ide käitamisel lisaks lennundusnõuetele, mis oleks veel käsitletavad kui avaliku korra rikkumised.
- 5.4. Oleme seisukohal, et vajadust avaliku korra vastaseid koosseise ilmselt täiendada vaja ei ole, sest lennundusnõuetele on liikmesriikidele antud reeglistik, mille alusel reguleerida MÕS-ide käitamist (alustades (lennu)ohutuse, julgeoleku kuni eraelu puutumatuse tagamiseks käitamise keelamisi/piiramisi geograafiliste piirkondade kehtestamise kaudu) ning vastutus kehtestatud LennS-s. Seega, avaliku korraga seotud rikkumisi tõenäoliselt kohaldada MÕS-ide käitajate suhtes ei saa.

- 5.5. VTK-s ei ole analüüsitud ühtegi normi, mille rikkumisel oleks õigustatud erivahendi kasutamine ega ole esitatud ühtegi põhjendust ega selgitust selle kohta, miks või mis ohtu MÕS käitamine kujutab, mida tuleks tõrjuda nii tugeva riivega vahendiga nagu näiteks side segamise või droonide tahtliku kokkupõrkega. Nõustume täielikult, et vajadus erivahendite kasutamiseks on olemas. Kõige lihtsam näide on kindlasti olukord, kus droon on lennuväljale läheneva lennuki vahetus läheduses. Ilma pikemalt mõtlemata kujutab endast kõrgendatud või lausa vahetut ohtu. Ometi ei ole VTK-s toodud välja ega hinnatud, miks, millal ja millist ohtu MÕS kujutab.
- 5.6. VTK-s toodud näited riigipiiri kaitse osas võivad vaieldamatult asjakohased olla, kuid ühtegi selgitust või põhimõtteid, kuidas otsustada erivahendi kasutamist ja lubatavust toodud ei ole. Nimetatud on, et statistika on olemas, aga seda esitatud või sellele viidatud ei ole. Silmas tuleb pidada, et KorS-i muutmisel ei ole õigustatud muudatus, mis ei arvesta KorS-is kehtestatud põhimõtteid, sh proportsionaalsuse ja otstarbekuse põhimõtteid. Pelgalt fakt, et PPA-le oleks vaja kasutada üle Eesti õigust MÕS käitajate suhtes erivahendeid, sest „*MÕS-de lihtsa kättesaadavuse ja nende väga laialdase kasutuspotentsiaali tõttu on need muutunud muu hulgas kuritegevuse ja terrorismi üheks töövahendiks*“ või „*arvestades tehnoloogia kiiret arengut ning vajadust erinevatele ohtudele proportsionaalselt ja tõhusalt reageerida, võib praegune regulatsioon liiga piirav olla*“, ei ole põhjendatud sisuliselt ühegi argumendiga. Nõustume põhimõttelises vajaduses, aga mitte kõiki kohalduvaid nõudeid ja põhimõtteid arvesse võtmata.
- 5.7. Lahendusena tuuakse, et „*Probleemi lahendamiseks tuleb KorS § 78¹ loetelu täiendada mehitamata õhusõidukite maanduma sundimise vahenditega.*“ Kui VTK koostaja on silmas pidanud ettepanekut lisada erivahendid, mis on täpselt samad, mis LennS-s, on raske mõista, milline neist vahenditest „sunnib MÕS-i maanduma“. Maandumine on sihipärane õhusõiduki juhtimine pinnale lennu lõpetamiseks, kuid eelduslikult ükski neist ei sunni MÕS-i maanduma, vaid sunnib seda pigem alla kukkuma. Seega on erivahendite loetelus analüüsimata proportsionaalsuse ja otstarbekuse küsimus ka vähem kahjustavate vahendite, millega reaalselt on võimalik droon maanduma sundida, ja kahjustavamate vahendite, milleks on kõik või enamik toodud loetelust ning mis drooni valimatult mittekontrollitavalt ettejuhtuvasse asukohta kukutab.
- 5.8. Spekuleerime, et muud kui lennundusalased rikkumised, mida võidakse MÕS-i abil toime panna, on üldjuhul tõsisemate koosseisudega kaetud kui KarS-i avaliku korra rikkumised, kuid VTK-s seda käsitletud ei olnud, et veendumusega seisukohta võtta.
- 5.9. Nagu öeldud, ei ole Transpordiametil ametialast pädevust hinnata erivahendi kasutamise lubatavust muude valdkondade süütegude või järelevalve puhul, kuid oleme veendunud, et ilma selgete piirideta ning ebaselgetel põhjustel mehitamata õhusõidukite alla toomine ei ole õiguspärane. Veelgi enam, juhud, millal on õigustatud kasutada vahetut sundi ja erivahendit MÕS suhtes peab olema selge ning ammendav. Riigikohus on öelnud: „*Politsei saab talle seadusega pandud kohustusi, sh abistamisfunktsiooni, täita seadusega sätestatud viisil, s.t kasutades õigusi, mida seadus politseile on andnud. Isiku põhiõiguste piiramist ei saa põhjendada ainuüksi avaliku huvi olemasoluga, vaid selleks peavad esinema ka konkreetsed õiguslikud ja faktilised alused. Lähtuda tuleb põhimõttest, et sunnivahendi kohaldamiseks haldust õigustavaid norme ei tõlgendata laiendavalt. /.../(3-3-1-61-05, p 24) /.../ Siinjuures peab abiosutaja ka nõutavate aluste ja volituste olemasolul valima proportsionaalse vahendi. (3-3-1-61-05, p 25)*“.
- Seega, ei ole mõeldav, et planeeritava muudatusega soovitakse anda erivahendi kasutamise õigus selliselt, et lahtiseks jääb volituste, alus, ulatus ning viis, kuidas tagatakse vahendi proportsionaalne valik.**
- 5.10. Tänases KorS-is on kehtestatud põhimõtted, et *politsei või seaduses sätestatud juhul muu korrakaitseorgan võib kohaldada vahetut sundi ainult juhul, kui isikule kehtiva haldusaktiga ohu*

väljaselgitamiseks, tõrjumiseks või korrariikkumise kõrvaldamiseks pandud kohustuse täitmise tagamine muu haldussunnivahendiga ei ole võimalik või ei ole õigel ajal võimalik. Vahetut sundi on lubatud kohaldada ilma eelneva kohustava haldusaktita, kui haldusakti andmine ei ole võimalik vahetu kõrgendatud ohu tõrjumise või korrariikkumise kõrvaldamise kiire vajaduse tõttu. VTK-s ei ole põhjendatud ega selgitatud, millal esineb drooni käitamisel kõrgendatud oht või korrariikkumise kiire vajadus.

5.11. Arusaadavalt võiks jääda asutustele, kes on teatud geograafilistes piirkondades loa andja, kohaldada erivahendit MÕS suhtes, mille loata viibimine kõnealuses geograafilises piirkonnas kujutab kõrgendatud ohtu või rikkumise lõpetamiseks esineb kiire vajadus, kuid õigustatud ei ole lahendus, kus PPA pädevuses on erivahendi kasutamine olenemata õhuruumi osast, eriti kui ei ole selge, milles seisneb kõrgendatud oht või kiire vajadus rikkumise lõpetamiseks. PPA ei ole pädev asutus lennundusnõuete kohaselt, tema suhtes ei kohaldata lennunduse pädevale asutusele kehtivaid nõudeid ning tema üle ei tehta EL-i institutsioonide ja ICAO poolt järelevalvet veendumaks, et PPA on kvalifitseeritud lennunduse järelevalve organ, kes omab lennundusvaldkonnas kvalifitseeritud personali järelevalveks lennundustegevuse üle. Seega on maksimaalselt võimalik ja eelduslikult ohutu, kui muud asutused kui lennunduse pädev asutus (Transpordiamet) teevad MÕS riiklikku järelevalvet üksnes neile vastavates geograafilistes piirkondades ohututel kõrgustel.

5.12. Siinjuures on oluline välja tuua, et erivahendite kasutamisel peab olema tagatud ka vahendi kasutamiseks lennundusalane riskianalüüs, mille käigus on hinnatud, kas kasutatav erivahend mõjutab teisi, eelkõige kindlasti mehitatud õhuruumi kasutajaid, õhusõidukeid või maapealseid aeronavigatsiooniseadmeid. LennS kohustab erimeetme kohaldajat raadioside piiramisel mehitamata õhusõiduki maanduma sundimiseks arvesse võtma elektroonilise side seaduse § 115 lõike 2 alusel kehtestatud raadioside piiramise korda, kuid see ei ole ainus nõue, mida tuleb arvesse võtta. Kõik võimalikud kahjulikud mõjud, mis võivad erivahendi kasutamisest tekkida, peavad olema eelnevalt tuvastatud ning riskid maandatud. Eestis on juba ka praktika nõ droonitõrje eesmärgil side segamisel tekkinud oluline mõju lennundusohutusele, kui tõrje vahendite kasutamise tõttu häiriti ka maapealseid navigatsiooniseadmeid. Seega, eelnõu väljatöötamisel tuleb arvesse võtta, et erivahendi kasutaja peab hindama ja maandama kooskõlas lennunduse ja võimalike sidehäirete tekitamisest tulenevad ohud. VTK-s ei ole pühendatud ühtegi rida erivahendite kasutamisest tekkivate riskide maandamisele. Eelnõu koostamise ajaks peab olema sellega arvestatud.

6. Mõjud.

6.1. Mõjude hindamisel ei ole jälgitav, kuidas on mehitamata õhusõidukite käitajate suhtes jõutud esitatud järeldustele. Sihtrühmana on toodud „*isikud, kes käitavad mehitamata õhusõidukeid, mis ei täida seadusega sätestatud nõudeid*“, kuid kogu VTK ulatuses ei ole välja toodud, milliseid nõudeid nad ei täida ning mis on eelduseks erivahendi kasutamisel. Detaili minnes, viitab sihtrühma alla joonitud osa sellele, et MÕS-id kui õhusõidukid ei täida nõudeid, mis saab seostatav olla üksnes käitamisele lubamise tehniliste nõuetega tipnedes lennukõlblikkuse nõuete täitmisega. Eeldame siiski, et mõeldud on isikuid, kes käitavad MÕS-e, kuigi ka siin ei ole selge, kas tegemist on mõju kirjelduse valguses füüsilise isikuga ehk kaugpiloodiga, kes on ilmselt ja tõenäoliselt erivahendi kasutamisest vahetult mõjutatud või ka juriidilist isikut, kelle nimel käitatakse. Mõjud neile on tõenäoliselt erinevad ning hindamata.

6.2. Samuti ei ole jälgitav mõttekäik nii intensiivsete erivahendite kasutamise vajaduse ja sihtrühma vahel. Täpsemalt, kuidas on leitud, et erivahendi kasutamise vajadus on harv ja mõju ei ole oluline, kui probleemi punktis on esitletud erivahendi vajaduse kasutamist üle Eesti hädavajalikuks. Leiame, et mõju lennundussektorile, eelkõige mehitamata õhusõiduki käitajatele ja kaugpilootidele (vajadusel) ei ole hinnatud või on hinnatud väga vähesel määral, mh ka seetõttu, et ei tea, kas mõjude hindamisel ning muudatuste vajaduste kaardistamisel oli lähtutud statistilistest andmetest ja praktilistest argumenteeritud põhjendustest. Samuti on leitud, et mõju ei ole oluline, kuid VTK-s

peamiselt lauluväljaku näitele tuginedes, tuleks järeldada, et hindamata on mõju isikutele, kelle peade kohal lauluväljakul lendava drooni suhtes soovitaks erivahendit kasutada. Väidame, et mõju on oluline, kui sellisel moel on planeeritud droone alla tuua.

- 6.3. Veelkord, kindlasti vajab küsimus lahendamist ja reguleerimist, ka mõneti ebaõnnestunud LennS-i sõnastus selle valguses parandamist, kuid esitatud selgituste põhjal ei saa Transpordiamet nõustuda VTK kooskõlastamisega probleemi 8 osas.

II TRANSPORDIAMETI ÜLDISED SEISUKOHAD JA KOMMENTAARID VEONDUS JA LENNUNDUS

7. Üldised Transpordiameti seisukohad ja kommentaarid (VTK lk 77 valguses)

- 7.1. *Millised korrakaitseorganid kohaldavad riikliku järelevalve läbiviimise käigus viibimiskeeldu? Kui tihti nad viibimiskeeldu kohaldavad ning kas nad tajuvad samuti vajadust viibimiskeeldu kohaldamise aega pikendada? (1) Millised korrakaitseorganid vajavad õigust asja sundkasutusse võtmise ja sundvõõrandamise erimeetme kohaldamiseks ning miks neil seda vaja on?(2)*

Veonduse järelevalves ja lennunduse valdkonnas ei ole õigust viibimiskeeldu kohaldada ja ei näe hetkel ka ühtegi stsenaariumi, selline vajadus võiks tekkida.

- 7.2. *Millised on korrakaitseorganite praktilised vajadused kontrolltehingute tegemisel? (3)* Veonduse järelevalve: Hetkel puudub kontrolltehingute vajadus, kuid Regionaal- ja Põllumajandusministeerium on avaldanud soovi Transpordiameti pädevusse tagasi anda maakondliku ühistranspordi järelevalve nõudmisel teenindatava liinilõigu üle. Selleks, et kontrollida, kas buss teenindab konkreetset kuupäeval ja konkreetsetes peatustes vastavalt sõiduplaanile reisijaid, tuleb vastav tellimus eelnevalt teha (esitada nõudmine) ning seejärel kontrollida, kas tellimus täidetakse. Transpordiameti eesmärk on kontrollida, kas vedaja võtab ettenähtud viisil tellimuse vastu ja kas buss saabub peatusesse nii, nagu on vedajaga kokkulepitud avaliku teenindamise lepingus. Ilma tellimust tegemata ei ole võimalik kontrollida, sest tellimuse puudumisel ei pea buss peatust teenindama. Teine võimalus on teha kontrolle pisteliselt, lootuses, et mõni klient on juhuslikult peatusesse tellimuse teinud, kuid tegemist ei ole jätkusuutliku lahendusega, kuna on võimatu ette aimata, millal keegi tellimuse sisse annab. Lisaks võib meil olla vajadus teha kontrolltehinguid selleks, et kontrollida, kas bussijuht omastab piletiraha või mitte. Antud asjaolu tuvastamine bussi kaamerast või lauskontrollidega on keeruline ja ressursimahukas, kuid läbi andmeanalüüsi ja vihjete on võimalik tuvastada bussijuhid, kelle osas kahtlus tekib. Kui nende puhul oleks võimalik teostada kontrollaste, siis see lihtsustaks meie menetlusi ja samuti säästaks ressursi. Võimalik, et ka sõidukite tehnoloogilise kontrollis võiks selline vajadus tekkida.

- 7.3. *Millistel korrakaitseorganitel on riikliku järelevalve teostamisel vaja õigust heli ja pilti salvestava jälgimisseadmetiku kasutamiseks? Millistes olukordades ja millisel eesmärgil see vajalik on? (4)*

Veonduse järelevalve: Ühistransporditeenust osutavate sõidukite ja nende juhtide kontrollimisel järelevalvemenetluse käigus oleks tarvis kasutada rinnakaameraid. Järelevalve menetlusele kohaldatakse haldusmenetluse seaduse normi kui eriseaduse ei kehtesta teisiti. Riikliku- ja haldusjärelevalve menetlustoimingu kohaldamine protokollitakse HMS-i § 18 alusel. Vaadeldes HMS menetluse dokumenteerimist reguleerivaid sätteid, nähtub, et menetlustoiming protokollitakse, kui menetlusosaline esitab selleks põhjendatud taotluse; seda peab vajalikuks asja menetlev haldusorgan; toimingu sisu on ütluse, arvamuse või seletuse andmine haldusorganile; protokollimise kohustus tuleneb seadusest või määrusest (HMS-i § 18 lg 1). Protokollimisega kaasneb ametnikule ajakulu, seetõttu on HMS andnud ametnikule õiguse hinnata, kas menetlusosalise taotlus menetlustoiming protokollida on põhjendatud või mitte. Tulles tagasi mõjuhinnangus käsitletud olukordade juurde, siis menetlustoimingu protokollimise eesmärk on tagada menetluse läbiviimise läbipaistvuse ja menetluses tähtsust omavate andmete/tõendite kogumine, Transpordiameti ja järelevalvesubjekti õiguste kaitse/kohustuste täitmine. Arvestades, sellega, et eespool loetletud

valdkondadest olenemata järelevalve tulemuseks võib olla järelevalvetava õiguste piiramine, seetõttu on Transpordiamet juurutanud praktika, et dokumenteeritakse igat menetlustoimingut. Kuigi järelevalvemenetluses kogutud tõenditel on võrdne jõud, tihtilugu määravaks jäävad järelevalve subjekti selgitused ja põhjendused. Ja sellises olukorras jääb selgituste võtmise kirjalik protokollimine menetlustoimingu ajal napiks, kuna kontroll tuleb teostada maksimaalselt paari minuti jooksul bussi peatumise ajal, buss peab aga püsima sõidugraafikus ning samuti ei tohi sõidu ajal bussijuhti segada. Samuti võib kontrolli käigus tekkida sõna sõna vastu olukordi järelevalveametniku ja bussijuhi vahel ning kaamerapildi jäädvustamine aitaks pärast tegelikku olukorda tuvastada ning tõendada. Samuti maandab kaamerapildi olemasolu vajaduse teostada kontrolle kahe ametnikuga (säästlikkuse printsiip). Selleks, et parendada antud olukorda ja tagada õiglane järelevalvemenetlus nii subjektile kui ka kaitsta TRAM inspektoreid, on vajadus kasutusele võtta rinnakaamerad.

7.4. Millistel korrakaitseorganitel on riikliku järelevalve teostamisel vaja mehitamata õhusõidukitele paigaldatud jälgimisseadmestikku kasutada? Millistes olukordades ja millisel eesmärgil see vajalik on? (5)

Merendus: Mehitamata õhusõiduki kasutamine merenduses riikliku järelevalve teostamisel võib vajalik olla meresõiduohutuse seaduse alusel § 77 lg 2 p 15 sätestatud riikliku järelevalve objekti: navigatsioonimärgistuse ja muude rajatiste vastavus navigatsiooniteabele kontrollimisel. Osa objekte asub raskesti ligipääsetavas kohas ning MÕSi kasutamine lihtsustaks järelevalve tegemist.

7.5. Kui sageli on isikud taotlenud korrakaitseorgani poolt õiguspärase tegevusega tekitatud kahju hüvitamist ja kui sageli need taotlused rahuldatakse? (6)

Senine praktika on näidanud, et nõudeid ei esitata.

7.6. Millistel juhtudel oleks mõistlik korrarikkujalt kahju hüvitamist nõuda? (7)

Teemat on arutatud PPA-ga seoses isiku sundtoomisega ja sellest isikule kahju tekkimise võimalusega. Transpordiamet tellib ametiabi korras sundtoomise PPA-lt. Transpordiameti hinnangul on esmane kahju hüvitamise subjekt sellest tulenevalt PPA, kuid kahju hüvitamise nõude võib isik teoreetiliselt esitada ka Transpordiameti vastu.

Seisukohad on kootanud I osas Mari Toodu (mari.toodu@transpordiamet.ee), II osas Karl Tiitson (karl.tiitson@transpordiamet.ee) ning Karin Victoria Kuuskemaa-Ivanov (karin.kuuskemma@transpordiamet.ee).

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Karin Victoria Kuuskemaa-Ivanov
juhataja
õigusosakond

Mari Toodu
58031182, Mari.Toodu@transpordiamet.ee