

## **Estonian Aviation Cluster MTÜ arvamus korrakaitseaduse ja sellest tulenevalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõule (mehitamata sõidukite seire ja tõrje rollijaotus)**

Estonian Aviation Cluster MTÜ (Eesti lennundusklaster, lühidalt EAC) avaldab üldjoontes toetust eelnõu eesmärgile tugevdada riigi võimekust ennetada ja tõrjuda mehitamata õhusõidukitest (edaspidi MÕS) lähtuvaid ohte ning kehtestada selleks vajalikud volitused (rollijaotus).

Samas leiame, et mitmed eelnõus kavandatud lahendused vajavad täpsustamist ja täiendamist, et tagada õiguskindlus, proportsionaalsus ning lennuohutuse ja avaliku korra tõhus kaitse praktikas.

Alljärgnevalt esitame peamised tähelepanekud ja ettepanekud eelnõu täiendamiseks, lähtudes eelnõu reguleerimisest ja seletuskirjas sõnastatud eesmärkidest.

### **Turvalise õhuruumi loomine ei seisne aga ainult mehitamata õhusõidukite (MÕS) seire ja tõrje rollijaotuse kehtestamises. Vajalik on arvestada laiemat pilti:**

- Rollijaotuse kehtestamine on tervitatav, kuid vastutuse jaotus ei ole reguleeritud;
- Eestis puudub selge ja rakendatav lahendus madala õhuruumi (kuni 120 m) haldamiseks;
- Tervikliku seirepildi loomine eeldab, et MÕS pilootidel on selge ja ajakohane ülevaade õhuruumis kehtivatest reeglitest ja piirangutest, vältimaks liiklemist keelualades ja kaasuvalt ka valepositiivseid seiretulemusi;
- Seirepildi ja adekvaatse reageerimisoskuse loomine nõuab kõigi rollijaotusega hõlmatud osapoolte ühtlustatud väljaõpet;
- Geograafiliste alade kehtestamine vajab dünaamilist ja kiiret lähenemist – geograafiliste alade kehtestamise õigust tuleb laiendada; kehtestada elutähtsa teenuse osutaja riigikaitseobjektidele geograafilised alad;
- MÕS õhuruumi reeglistiku loomisel peab samaaegselt arvestama ja edasi arendama ka lennuliikluse ja -ohutuse reegleid.

Sellest tulenevalt teeb EAC ettepanekud.

### **1. MÕS tõrje rollijaotus, sekkumise juhtimine ja vastutus**

Eelnõu kohaselt antakse MÕS lendu sekkumise ja tõrje pädevus paralleelselt Politsei- ja Piirivalveametile, Kaitseväele, julgeolekuasutustele ning teatud tingimustel ka riigikaitseobjektide valdajatele ja turvaettevõtjatele. Selline mitmekihiline lähenemine võib olla sisuliselt põhjendatud, kuid eelnõust ei selgu piisava täpsusega:

- milline asutus juhib sekkumist olukorras, kus mitu pädevat subjekti on samaaegselt võimelised reageerima;
- kuidas toimub sekkumise üleandmine, kui MÕS liigub ühe pädevusala või territooriumi piiridest teise;
- kes vastutab MÕS tõrjumisel tekitatud kahju eest olukorras, kus sekkumises osaleb mitu asutust või eraõiguslik turvateenuse osutaja.

Ebaselgus rollijaotuses ohustab õiguskindlust, sest võib viia ebaproportsionaalsete sekkumisteni.

#### **Ettepanek:**

Soovitame eelnõus või selle rakendusaktides selgemalt määratleda või vähemalt kaaluda vajadust kehtestada abstraktsel tasandil:

- sekkumise juhtimise põhimõtted;
- põhimõtte, et ohule reageerinud asutus/üksus võib kuni ohu maandamiseni edasi reageerida ka mõistlikus ulatuses väljaspool tema territooriumi;
- täpsustada õiguste kaitsmise küsimused: milline on vastutuse jaotus kahju tekkimise korral, sealhulgas kuidas jaotub vastutus, kui reageerima olid õigustatud mitu asutust/eraõiguslikku isikut samaaegselt.

## 2. Geograafiliste alade roll MÕS tõrjes

Eelnõu seletuskiri loetleb ühe MÕS tõrjumise meetmena geograafilise ala kehtestamise. Kriitiliste taristuobjektide ja elutähtsa teenuse osutajate (edaspidi **ETO/RKO**) ümbruses puuduvad kehtivad geograafilised või ajutised geograafilised alad, mistõttu MÕS kaugpiloodil ei pruugi olla võimalik mõistlikult aru saada, et lend on keelatud või piiratud. See suurendab riski, et õiguspärane lend satub ekslikult tõrjemeetmete objektiks. Vältides juba ennatlikult pilootide ekslikku keelualasse sattumist on võimalik ka seirekoormust vähendada.

Tervikliku seirepildi loomine eeldab, et MÕS pilootidel on selge ja ajakohane ülevaade õhuruumis kehtivatest reeglitest ja piirangutest, vältimaks liiklemist keelualades ja kaasuvalt ka valepositiivseid seiretulemusi. MÕS pilootidel peab olema võimalik alati enne lendamise algust kontrollida, kus asuvad ajakohased geograafilised alad ning kus ta tohib lennata.

### Ettepanek:

Geograafiliste alade kehtestamine vajab dünaamilist ja kiiret lähenemist. Soovitame muuta VV 25.08.2022 korraldust "Lennupiirangud õhusõidukitele ja geograafilised alad mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks" (edaspidi **VV korraldus**):

- laiendada geograafiliste alade kehtestamise õigust lisaks riigi julgeoleku ja avaliku korra tagamisele ka lennuohutuse tagamiseks;
- geograafiliste alade kehtestamise õigust tuleb laiendada, võimaldades operatiivset kehtestamist ka nt EANS poolt kiireloomulistes olukordades;
- geograafilisi alade kehtestamine peab muutuma operatiivseks ja võimaldama ka kiireloomulist kehtestamist;
- võimaldada geograafiliste alade haldajatel dünaamiliselt lubada identifitseeritud MÕS-del seal opereerimist, selleks on vajalik luua protsess ja taristu lubade menetlemiseks;
- geograafilistes alades lendamine kooskõlastatult peab jääma jätkuvalt lubatuks, võimaldamaks teha piirkonnas vajalikke töid (geodeesia, infrastruktuur, metsa seire jms);
- geograafilised alad tuleb seada ka elutähtsa teenuse osutajate riigikaitseobjektide ümber, vältimaks neis piirkondades kooskõlastamatalende. Juba see vähendab oluliselt RKO haldajate koormust seiramisel.

## 3. Seireinfo kvaliteet

Eelnõu eeldab, et MÕS tõrjumise otsused põhinevad seire- ja tuvastusandmetel. Praktikas on seireinfo allikad killustatud ning nende kvaliteet ja ajakohasus ebaühtlane.

- Eelnõust ei selgu, kuidas hakkab toimuma andmevahetus PPA, KV ja eraõiguslike üksuste vahel.
- Eelnõu seab erasektorile ulatusliku kohustuse seireandmete jagamiseks avaliku sektoriga, mis toovad kaasa majandusliku kulu investeeringute tegemiseks ning halduskulu. Seireandmete saamiseks peab seadusandja ette andma standardi ja liidese, kuhu seireandmeid raporteerida tuleb;
- Eelnõu kohaselt kooskõlastab PPA erasektoris kasutatava seiretehnoloogia. Esineb teatav ebaausa konkurentsi risk, kui avalik sektor peaks kooskõlastused andma vaid teatud omadustega või mõne konkreetse tootja seiresüsteemidele;
- Juhul kui seadusandja otsustab koguda ühtsesse andmebaasi identifitseeritud Remote-ID kasutajate andmed, mis kujutavad endast isikuandmeid, siis millisel IKÜM-st tuleneval õiguslikul alusel isikuandmeid töödeldakse; riigile ja ka erasektorile tuleb seejuures ette näha piisava täpsusega seadusest tulenev isikuandmete töötlemise alus;
- Lennuliiklusteenindus ei saa kasutada sertifitseerimata seireseadmetest pärinevat infot kasutada MÕS-dele reageerimise otsuste tegemiseks.

**Ettepanek:**

- toetame ühtse seirepildi loomiseks vajalikke tegevusi ja tsiviil- ja militaarvaldkonna koostöö tugevdamist;
- täpsustada seireandmete standard ja liides, kuhu seireandmeid raporteerida tuleb;
- kehtestada nii riigile kui erasektorile seireandmete töötlemiseks õiguslik alus, sest seireandmed võivad sisaldada ka isikuandmeid;
- kehtestada lennuliiklusteenindusele võimalus kasutada drooniseireseadmete andmeid.

**4. Elektroonilise sidepiiramine ning lennuohutuse tagamine**

Eelnõuga laiendatakse oluliselt õigust kasutada raadioside piirajaid ja muid elektroonilisi tõrjemeetmeid. Selliste meetmete kasutamine võib aga mõjutada ka mehitatud lennundust ning lennuliiklusteeninduse toimimist, eriti lennujaamade ja nende lähiümbruse piirkonnas.

Euroopa Komisjoni 11.02.2026 teatise “Drooni- ja droonitõrjevaldkonna turvalisuse tegevuskava” on välja pakutud kogu valitsemissektorit hõlmav sidus lähenemisviis: ettepanekud kuidas sisejulgeoleku tsiviilpoolel ületada olulisi lünki ja käsitletakse kõiki droonidega seotud ohte alates tahtmatute või hooletusest tingitud intsidentide ennetamisest kuni ELi sisejulgeolekut ähvardavate ja hübriidohtudeni, täiendades ja toetades samal ajal kaitsevaldkonnas tehtavat tööd. Tegevuskavas on toodud tsiviilvaldkonna prioriteetsed meetmed, mille eesmärk on tugevdada ennetamist, avastamist ja reageerimist ning vajaduse korral tsiviil-sõjalist koostööt. Ühe konkreetse meetmena on märgitud näiteks mobiilioperaatorite kohustust töötada välja SIM-kaardi põhine jälgimissüsteem droonidele, mida Eesti kontekstis tuleb reguleerida elektroonilise side seaduses. Euroopa Komisjoni tegevuskava on kättesaadav siit: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52026DC0081>.

Praegu ei ole piisavalt selgelt reguleeritud:

- koordineerimine Lennuliiklusteenindusega;
- teavitamiskohustused elektroonilise sidesignaali piiramise korral;
- meetmete rakendamise piirangud lennuohutuse seisukohast: droonide side ja GNSS signaali segamine võib häirida ka mehitatud lennuliiklust.

**Ettepanek:**

- Võtta arvesse Euroopa Komisjoni drooni- ja droonitõrjevaldkonna turvalisuse tegevuskavas toodud soovitusi;
- Riskianalüüsi läbiviimine, protsesside loomine segajate kasutamisest informeerimiseks lennujaamade lähiümbruses;
- Lisaks raadioside piiramisele võib olla asjakohane meede ka mobiilside piiramine.

**5. Väljaõpe ja koolitus**

Eelnõu rakendamine eeldab, et MÕS tõrjemeetmeid rakendavad isikud on piisava ja ühtlustatud väljaõppega ning kasutavad meetmeid kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega. Arvestades, et eelnõu annab ulatuslikud õigused ka turvaettevõtjatele ja siseturvakorraldajatele, suureneb risk, et erineva ettevalmistusega subjektid rakendavad sarnastes olukordades oluliselt erinevaid meetmeid.

Adekvaatse reageerimisoskuse loomine nõuab kõigi rollijaotusega hõlmatud osapoolte ühtlustatud väljaõpet.

Seaduse seletuskiri rõhutab ka sõnaselgelt koolitatud personali väljaõppe olulisust – see maandab riski, et sunnitakse maanduma õiguspäraselt lennanud MÕS või MÕS koguni hävib kogemata meetme kasutamise tagajärjena. Sellise eesmärgi saavutamiseks peab seaduseelnõu või rakendusakt ka koolitusnõuded sätestama.

**Ettepanek:**

- näha ette ühtlustatud väljaõppe ja koolitusnõuded MÕS tõrjega seotud pädevuste kasutamiseks;

- täpsustada rakendusaktides sekkumise järjekord ja meetmete valiku põhimõtted.

## **6. Seaduse mõjuanalüüs on lünklik ja ebapiisav.**

Alati, kui korrakaitseorganile antakse õiguseid/pädevusi, peab see olema tasakaalustatud mõjutatud isikute õigustega vältimaks põhiõiguste ja -vabaduste põhiseadusvastast kitsendamist.

Riigikohus on oma järjepidevas praktikas leidnud, et operatiivtehniliste erimeetmete rakendamise ebapiisav ja puudulik normistik sisaldab ohtu suvalisuseks ning põhiõiguste ja -vabaduste kasutamise moonutusteks ja põhiseadusvastasteks kitsendusteks (Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi 19.12.2019.a otsus asjas nr 5-19-38/15, p 69; 12. jaanuari 1994. a otsus asjas nr III-4/A-1/94).

EAC on seisukohal, et seaduse mõju ja seadusest mõjutatud subjekte on ebapiisavalt hinnatud.

**MÕS pilootide õiguste kaitse on ebapiisavalt hinnatud.** Ainult rollijaotus iseenesest ei aita vältida MÕS hävimist valepositiivsete seireandmete korral. Seireandmete valepositiivsete tulemuste vastu kaitseb MÕS pilooti:

Esiteks selge teadmine ja reaajas kättesaadav info alade kohta, kus lendamine on lubatud. Täna puudub Eestis selge ja rakendatav lahendus madala õhuruumi (kuni 120 m) haldamiseks.

Tervikliku seirepildi loomine eeldab, et MÕS pilootidel on selge ja ajakohane ülevaade õhuruumis kehtivatest reeglitest ja piirangutest, vältimaks liiklemist keelualades ja kaasvalt ka valepositiivseid seiretulemusi.

Teiseks õigusraamistik, mis tagab korrakaitseorgani/pädevuse saanud eraõigusliku isiku vastutuse ja õiguse nõuda kahju hüvitamist nt olukordades, kus meetme kasutamine on ebaproportsionaalne või põhjendamatu. Vastutuse küsimusi eelnõu ei reguleeri ning ka seletuskirjast ei selgu, kuidas toimub ülemäärase või alusetu meetme kasutamise korral õiguste kaitsmine (nt kahju hüvitamine).

**Mõju kolmandatele isikutele ei ole üldse hinnatud.** On vägagi tõenäoline, et MÕS tõrjumisel tekitatakse kahju kolmandatele isikutele – näiteks kui MÕS maandumine või allakukkumine tekitab kahju kolmanda isiku varale, elule või tervisele. Seaduseelnõu isegi ei nimeta, milline on sellisel juhul kolmanda isiku õiguste kaitsmise võimalus: kelle käest saab nõuda kahju hüvitamist, juhul kui maanduma sunnitud või alla kukkunud MÕS tekitab kahju varale, tervisele või koguni elule, ning millised on mõistlikud võimalused kahju tekitanud isiku välja selgitamiseks.

### **Kokkuvõtteks**

EAC MÕS töörühma esindajad on valmis kõiki käesolevas arvamuses toodud seisukohti ja ettepanekuid täpsemalt tutvustama.

EAC esindajate ootus on, et seadusandja kaasab meid ka edaspidi MÕS ja õhuruumi reguleerimise aruteludesse ning seadusloomes arvamuse avaldamiseks.

**Lisatud** on lennundusklastri liikmetelt kogutud tagasiside kaardistus koos täpsemate ettepanekutega.

Lugupidamisega

Eesti Lennundusklastri (EAC) juhatuse liige

Georg Mäll

*/allkirjastatud digitaalselt/*

**Probleem/Ohukoht/Kommentaari:** Eestis puudub selge ja rakendatav lahendus madala õhuruumi (kuni 120 m) haldamiseks

**Kirjeldus:** Täna ei ole mitte-lennuvälja aladel madal õhuruum käsitletud kui prognoositav ja vaikumisi kasutatav ressurss, vaid pigem erandite ja kooskõlastuste põhine ruum. Selle tulemusena on droonisektori areng aeglane, ärilised BVLOS-operatsioonid keerukad ning riigil puudub ühtne digitaalne situatsioonipilt.

Lisatud dokument ei ole kriitika olemasoleva süsteemi suhtes, vaid konstruktiivne ettepanek, kuidas olemasoleva Euroopa regulatiivse raamistiku (U-space) piires luua Eestis selge, digitaalselt hallatav ja skaleeritav madala õhuruumi mudel.

DFR kontseptsioon pakub:

- kuni 120 m õhuruumi käsitlemist vaikumisi digitaalselt hallatava ruumina väljaspool lennuväljade kontrolltsoone,
- kohustuslikku lennu registreerimist TRAM kaardirakenduses,
- UTM/U-space teenuste integreerimist,
- ühtset reaajas nähtavust riigiasutustele (EANS, PPA, Kaitseväge jt),
- aluse droonimajanduse äriliseks käivitumiseks ning julgeoleku tugevdamiseks.

**Näide:** Usume, et Eesti võiks olla üks esimesi riike Euroopas, kes sõnastab ja rakendab Digitaalsed Lennureeglid tervikliku riikliku mudelina, ühendades innovatsiooni, julgeoleku ja ettevõtluse arengu.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Ettepanek digitaalsete lennureeglite kehtestamiseks on leitav dokumendist:

[https://docs.google.com/document/d/1Oulg-le696zV6X345\\_RbBFqxOqBTvvSa/edit?usp=sharing&oid=113076010869105485769&rtpof=true&sd=true](https://docs.google.com/document/d/1Oulg-le696zV6X345_RbBFqxOqBTvvSa/edit?usp=sharing&oid=113076010869105485769&rtpof=true&sd=true)

Eesti Lennundusklastri MÕS töörühma esindajad on valmis ettepanekut täpsemalt tutvustama ning kindlasti ka Eesti Lennuakadeemia ja TRAM juhtumisel osalema **töörühmas, et hinnata selle rakendatavust, õiguslikke samme ja võimalikke pilootalaseid.**

**Probleem/Ohukoht/Kommentaari:** Vastutuse jaotus

**Kirjeldus:** Läbivalt ebaselge ning rollide jaotus (mis samuti teatud stsenaariumites ebaselge) selle eest ei kaitse.

Mitmes kohas antakse paralleelselt samad õigused:

- PPA võib sekkuda MÕS lendu (KorS § 45<sup>1</sup>).
- Kaitsevägi võib sekkuda, kui PPA ei jõua (§ 31<sup>11</sup> KKS).
- Julgeolekuasutus võib sekkuda oma territooriumil (§ 349 JAS).
- Turvatöötaja võib sekkuda RKO territooriumil (§ 26<sup>1</sup> TurvaTS).

Seaduseelnõu ei selgita:

- kes vastutab kahju eest, kui mitu asutust sekkub korraga;
- kes juhib operatsiooni, kui droon liigub kiiresti ühe territooriumi piirilt teisele;
- võib tekkida olukord, kus turvafirma kasutab jõudu enne PPA-d, kuigi PPA oleks suutnud reageerida.

**Näide:** droon lendab RKO territooriumilt välja – kas turvafirma peab tegevuse lõpetama? Kas PPA peab kohe üle võtma? Dokumentides puudub selge üleminekumehhanism. Samuti ei saa KV igal pool korraga olla või konsulteerida.

**Näide (worst case):** Pannakse teele vaenulik droon koos spoofitud ADS-B signaaliga (tsiviil-lend). Droon jõuaks alati oma töö enne tehtud kui jõutaks positiivse vastumeetmeni.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Tuleks leida viis tsentraalselt koordineerida (ühine pilt), s.h. kaasates ka mehitatud lennundus.

**Probleem/Ohukoht/Kommentaari:** Rakendamine – vajadus rakendusaktide järgi

**Kirjeldus:**

Hetkel pole sätestatud sekkumise viiside kasutamise järjekorda või riskihindamise kohustust (kaardistus – oht ja sellele kohane meede, samuti nt millal on asjakohane kasutada kineetilist meetet).

Koolitusnõuded ja väljaõpe. Eelnõu rakendamine eeldab, et MÕS tõrjemeetmeid rakendavad isikud on piisava ja ühtlustatud väljaõppega ning kasutavad meetmeid kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega. Arvestades, et eelnõu annab ulatuslikud õigused ka turvaettevõtjatele ja siseturvakorraldajatele, suureneb risk, et erineva ettevalmistusega subjektid rakendavad sarnastes olukordades oluliselt erinevaid meetmeid.

RKO-d, ETO-d, PPA ja KV peavad jagama seirepilti. Praktikas on tsiviil- ja militaarkoostöö tihti keerukas (erinevad standardid ja ootused).

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Täpsustada rakendusaktides:

- Riskihindamise kohustus ja nõuded; kohaste meetmete/sekkumise viiside valik
- Näha ette ühtlustatud väljaõppe ja koolitusnõuded MÕS tõrjega seotud pädevuste kasutamiseks;
- Seireandmete saamiseks peab seadusandja ette andma standardi ja liidese, kuhu seireandmeid raporteerida tuleb.

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:** Elektroonilise side seaduse (ESS) muudatusega kavandatakse luua alus PPA-le ja julgeolekuasutusele nende territooriumil MÕS-de tõrjumise raames kasutada ka raadioside piirajat, samas mobiilside piiramist ei lubata.

**Kirjeldus:** Peaks arvestama ka võimaliku mobiilside kasutusega droonidel, s.h. vastumeetmetena mastide individuaalne välja lülitamine või konkreetse kaardi / imsi välja lülitamine üle mastide. Lisaks tekitab see ka uue seotud osapoolte droonitõrje poolelt.

**Näide:** 2025 Poola õhuruumi 2025 sisenenud droonid kasutasid konkreetset Poola operaatori SIM kaarte.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Laiendada seotud osapoolte ringi, arvestada juba ennatlikult mobiilside kasutusega ning lisada vastutaja ja koordineerimise mehhanism.

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:** Suureneb risk, et droon loetakse ekslikult ohuks

**Kirjeldus:** "punase" märgistus KV/PPA seirepildis pole hästi defineeritud, TRAM registrid pole reaalselt täielikud ja RID standardid on erinevad.

**Näide:** Klassimärgiseta droon (testimisel) mis on töös infra seirel, pole koheselt loetav kuna puudub ühine pilt ning võidakse tulistada alla RKO territooriumil kuna info pole reaalselt kättesaadav.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Ühise pildi loomine õhuruumist. Igal droonilennutajal peab olema võimalik enne lennu alustamist kontrollida ajakohast infot õhuruumis

lendamise ja võimalike keelualade kohta – ajakohane süsteem nõuab geograafiliste alade dünaamilist rakendamist (vt ka järgmine kommentaar).

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:** Geograafilised alad võivad muutuda kiiresti ja ootamatult

**Kirjeldus:** Ajutised geoalad võivad tekkida:

- julgeolekuasutuse territooriumil,
- RKO ümber,
- KV julgeolekualal.

Legaalne operaator ei pruugi:

- saada õigeaegset infot,
- mõista, et lendab keelualas,
- teada, et turvafirma võib tema drooni alla võtta

**Näide:** Dünaamiliste alade seadmine on sees U-space määruses. Kuni seda implementeeritud ja rakendatud pole, pole ka võimekust antud infot piisavalt operatiivselt edastada. Seega värskest kehtestatud ala võib jääda märkamata.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Muuta VV korraldust:

anda geograafiliste alade kehtestamiseks laiemad õigused;

võimaldada geograafiliste alade haldajatel dünaamiliselt lubada identifitseeritud MÕS-del seal opereerimist;

geograafilistes alades lendamine kooskõlastatult peab jääma jätkuvalt lubatuks, võimaldamaks teha piirkonnas vajalikke töid (geodeesia, infrastruktuur, metsa seire jms);

geograafilised alad tuleb seada ka elutähtsa teenuse osutajate riigikaitseobjektide ümber, vältimaks neis piirkondades õiguspäraseid lende. Juba see vähendab oluliselt RKO haldajate koormust seiramil.

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:**

ETO-de ja RKO-de ümber puuduvad geograafilised alad

**Kirjeldus:**

Paljude ETO-de ja RKO-de kohal puuduvad geograafilised alad, mistõttu käitajad ei pruugi teada, et antud piirkonnas lennata ei tohi. See toob potentsiaalselt kaasa olukorra,

kus käitaja kaotab tõrjumise tõttu drooni, tema suhtes alustatakse menetlust ning olukorra lahendamine nõuab ametkondade ressursi.

Lisaks kasutatakse droone ka paljude objektide valvamiseks. Kui objekti kohal olev õhuruum ei ole geograafilise alaga piiratud, võib tekkida oht kokkupõrkeks ala haldaja ning võõraste droonide vahel, mis teadmatusest alasse sisenevad.

**Näide:** Heausklik droonipiloot lendab teadmatusest RKO/ETO objekti kohale, sest tal puudub teave, et see on geograafiline ala.

Kuidas peaks MÕS kaugpiloot olema teadlik, et riigikaitseobjekti kohal või ümbruses ei ole lubatud lennata, kui ei ole kehtestatud geograafilist ala või ajutist geograafilist ala?

Juhul kui on kehtestatud loakohustuslik geograafiline piirkond (mis on oluliselt suurem kui 50m kinnistu piirist) koos kohustusega kasutada Remote-ID, on oluliselt lihtsam tuvastada mitte koostöövalmis MÕSid ning reageerida.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:**

Kehtestada geolad ETO-de ja RKO-de ümber ning kuvada need avalikult [utm.eans.ee](http://utm.eans.ee) droonikaardil.

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:** ETO/RKO ümber võib seada üksnes 50m suuruse ohutusala objekti kaitseks, mis ei ole ohule reageerimiseks piisav.

**Kirjeldus:** VV korraldus "Lennupiirangud õhusõidukitele ja geograafilised alad mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks" kehtestab, et riigi julgeoleku või avaliku korra tagamise eesmärgil võib kehtestada kuni 50m ohutusala objekti kaitseks (VV korralduse p 1.3).

Meile teadaolevalt on hetkel kõik geograafilised alad piiritletud kinnistu piiridega (va lennuohutuse eesmärgil kehtestatud alad).

Antud eelnõu raames konkreetset VV korraldust ei muudeta.

**Näide:** Kiirusel 60km/h on ohualast objektini aega reageerimiseks 3 sekundit, kiirusel 150km/h 1.2 sekundit. See ei ole piisav MÕSi tuvastamiseks, ohu hindamiseks ning reageerimiseks.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Muuta VV korraldust nii, et see võimaldab kehtestada ETO/RKO objekti ümber ohutusala suuremas ulatuses, kui ainult 50 meetrit.

**Probleem/Ohukoht/Kommentaari:** Eelnõu ega seletuskiri ei käsitle andmekaitsest tulenevaid nõudeid.

Seiresüsteemid võimaldavad tuvastada Remote-ID abil isiku, kes on esitanud lennuplaani. Sellisel juhul on piloot/lennuplaani esitanud isik tuvastatav ning seireandmetes sisalduvad isikuandmed.

**Kirjeldus:** Seireandmete hulgas sisalduvate isikuandmete töötlemiseks peab IKÜM-st tulenevalt olema õiguslik alus (IKÜM art 6).

Juhul kui seadusandja otsustab koguda ühtsesse ja ka erasektori seireandmeid integreerivasse andmebaasi identifitseeritud Remote-ID kasutajate andmed (isikuandmed), on eelnõus ja seletuskirjas täielikult käsitlemata andmekaitse nõuded ja kaitsemeetmed.

Eelnõu seletuskiri märgib vaid (lk 15):

*Meede soodustab innovatsiooni ja tugevdab kriisideks valmisolekut. Võimalik mõju põhiõigustele, eelkõige andmekaitsele, on **maandatav selge õigusliku raamistiku ja asjakohaste kaitsemeetmetega ning regionaalselt võib see suurendada elutähtsa teenuse osutaja objektide toimepidevust eri piirkondades.***

Samas ei sätesta seadus praegusel kujul ei riigile ega erasektorile isikuandmete töötlemiseks (sh kogumiseks ja edastamiseks) õiguslikku alust. Õiguskantsler<sup>1</sup> ja Andmekaitse Inspeksioon<sup>2</sup> on näiteks PPA avalike alade kaamerate kasutamise kontekstis) rõhutanud vajadust, et õiguslik alus peab tulenema otsesõnu ja piisava detailsusastmega seadusest, ning KorS § 34 ei saa olla sellise andmekogumise õiguslik alus.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Seadus peab ette nägema piisavalt detailse õigusliku alus isikuandmete töötlemiseks – ehk seaduse tasandil tuleb lahendada järgmised küsimused:

- millisel IKÜM-st tuleneval õiguslikul alusel isikuandmeid töödeldakse;
- riigile tuleb seejuures ette näha piisava täpsusega seadusest tulenev isikuandmete töötlemise alus;
- juhul kui riik ootab erasektorilt isikuandmeid sisaldavate seireandmete edastamist riigi andmebaasi, siis tuleb luua ka erasektorile selleks õiguslik alus.

<sup>1</sup> <https://www.err.ee/1609693208/oiguskantsleri-buroo-ppa-peaks-numbrituvastuse-kasutamise-lopetama>

<sup>2</sup> <https://www.aki.ee/sites/default/files/documents/2025-05/Tähelepanu%20juhtimine%20%281%29.pdf>

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:**

Sertifitseerimata seadmetest seireinfo kasutamine ei ole Lennuliiklusteeninduses lubatud

**Kirjeldus:**

Kuigi ETO-d võivad kasutada seireseadmeid ja sellest tulenevaid andmeid oma õhuruumi kaitseks, ei või Lennuliiklusteenindus vastavalt määrusele (EL) 2023/1768 kasutada andmeid sertifitseerimata seireseadmetest otsuste tegemiseks lennuliikluse piiramiseks. Kuna droniseireseadmed ei ole sertifitseeritud, ei saa seetõttu ka vastu võtta otsuseid, et piirata ohu korral lennuliiklust.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:**

Lennuliiklusteenindus saab droniseireseadmetest tulevat infot kasutada ainult juhul, kui see õigus on talle siseriikliku õigusaktiga määratud. Lisaks on vajalik kokku leppida alad, kus ja kui kõrgel seda õigust rakendatakse, kuna kogu seirepildi nägemine ei ole otstarbekas. Nendes kõrgema riskiga alades peaks olema ka PPA poolt kiirem reageerimisvõimekus rikkuja tabamiseks.

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:**

Kuidas eristada potentsiaalselt ohtlikke droone muudest lendudest

**Kirjeldus:**

Hetkel puudub avatud kategooria käitajatel kohustus esitada lennuplaane, välja arvatud teatud, lennuohutusega seotud geograafilistes alades. See loob olukorra, kus PPA-I ega ka teistel osapooltel ei ole võimalik tuvastada, kas lendav mehitamata õhusõiduk pakub näiteks teenust või on potentsiaalseks ohuks taristule. Lennuplaani esitamine võiks olla kohustuslik pigem lennujaamade ja muu kriitilise taristu ümbruses.

**Näide:**

Droone kasutatakse erinevate teenuste pakkumiseks - filmimine, pildistamine, fotogramm-meetria, mõõdistused jne ning linnades võib väikeses alas korraga õhus olla mitmeid droone. Kui antud tööd peaksid toimuma kriitilise taristu läheduses, siis lennuplaanide esitamise korral oleks PPA-I võimalik kontrollida nii lennu eesmärki ja kontrollida käitajate isikuid, kuna lennuplaanid on isikustatud. Koos seireinfo kasutamisega annaks see lihtsalt jälgitava pildi droonidest, mis käituvad vastavalt reeglitele ning droonidest, mis on potentsiaalselt ohtlikud.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:**

Riskianalüüsi põhjal määrata geolad, kus droonilennuplaanide esitamine on kohustuslik

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:**

Ajutiste piirangualade loomine ei jõua automaatselt käitajateni, kui käitaja ei ole lennuplaani esitanud

**Kirjeldus:**

Lennuplaanide esitamine läbi Lennuliiklusteeninduse UTM tarkvara võimaldab ühtlasi saata käitajatele teavitusi, mh õhuruumi kinnipanemise korral. See võib olla vajalik eriolukordade puhul, kui tekib vajadus piirkonnas droonid maandada, et tegeleda potentsiaalse ohuga või riigiasutuste droonide ohutuse tagamiseks. Kui käitaja ei ole lennuplaani esitanud, ei ole võimalik talle infot saata, mistõttu ei ole võimalik ka mõistlikult rakendada ajutiste geograafiliste alade kehtestamist, mis saadaks käitajatele automaatteavituse maandumiseks. Lennuplaani esitamine võiks olla kohustuslik pigem lennujaamade ja muu kriitilise taristu ümbruses.

**Näide:**

Suuremate liiklusõnnetuste korral kasutab PPA droone olukorra hindamiseks. Kui samas õhuruumis on ka näiteks ajakirjanike droonid, tekib kokkupõrkeoht, mistõttu oleks tarvis luua ajutine geoala. Kuna lennuplaanide esitamine ei kohustuslik, siis ei jõua teavitus geoala loomisest ümberkaudsete käitajateni, kes parasjagu lendavad.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:**

Riskianalüüsi põhjal määrata geoalad, kus droonilennuplaanide esitamine on kohustuslik

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:**

Droonide side ja GNSS signaali segamine võib häirida ka mehitatud lennuliiklust

**Kirjeldus:**

Droonide tõrjumiseks kasutatakse muuhulgas GNSS-i või sidet segavaid seadmeid, mis võivad segada ka lennukite GNSS vastuvõtjaid või muid seadmeid. Kui ETO + RK-d saavad õiguse oma õhuruumis segajaid kasutada ilma Lennuliiklusteenindust teavitamata, võivad tekkida olukorrad, kus mehitatud lennundusel tekivad maandumise käigus side või navigeerimisega seotud probleemid, mis võib kaasa tuua lennuõnnetuse.

**Näide:**

PPA ja Lennuliiklusteeninduse vahel on kokku lepitud protseduur GNSS segamisest informeerimiseks. Kui avalike ürituste raames tekib potentsiaalne vajadus GNSS signaali segada, antakse sellest eelnevalt Lennuliiklusteenindusele teada ning ühtlasi kehtestatakse ka piirkonda NOTAM.

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:**

Riskianalüüsi läbiviimine, protsesside loomine segajate kasutamisest informeerimiseks lennujaamade lähiümbruses

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:**

Rakendusaktide kavand: Vabariigi Valitsuse 23. septembri 2016. a määruse nr 106 "Riigikaitseobjekti kaitse kord" muutmine

**Kirjeldus:**

1) paragrahvi 7 täiendatakse lõikega 5 järgmises sõnastuses: „(5) Kaitsevägi, Politsei- ja Piirivalveamet, Kaitsepolitseiamet, Riigi Infosüsteemi Amet ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet nõustavad oma pädevuse piires objekti valdajat mehitamata õhusõidukist tuleneva ohu tõrjumiseks rakendatavate kaitseabinõude osas.“;

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Tuleks lisada loetelusse Transpordiamet, et kooskõlastada mõjud ülejäänud mehitatud ja mehitamata lennundusele

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar:** Koostöökokkulepped PPA ja turvaettevõtjate vahel

**Kirjeldus:** "Eelnõuga antakse MÕS tõrjumise õigus ka riigikaitseobjektidel (edaspidi ka RKO) turvamisega tegelevatele turvaettevõtjatele ja siseturvakorraldajatele, kes võivad tulevikus, kui selleks on vajadus ja võimalused, teha ka näiteks koostöö kokkulepped PPA-ga" ". Seega eelnõu ei näe ette automaatseid koostöö kokkuleppeid RKOde ja PPA vahel."

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Ebaselge, millistele RKO-dele hakkab PPA sellisel juhul teenust osutama ja millistel alustel? Seaduseelnõu seletuskiri ei analüüsi mõju, kas see ei või tekitada ebaausat konkurentsi. Koostöökokkuleppe võimalus ega selle tingimused ei ole seaduse tasandil kirjas, vaid üksnes eelnõu seletuskirjas.

**Probleem/Ohukoht/Kommentaar: (Lennundus)Terminoloogia**

**Kirjeldus:**

- GPS tuleks asendada GNSS'iga, et oleks korrektne. GPS on vaid USA konstellatsioon;
- Kas drooni ülevõtmise vahendite alla kuulub ka küber (hääkimine)?

**Täiendus/Lahendus/Ettepanek:** Kaasata tööstus tagamaks ühtne, korrektne ja arusaadav terminoloogia kasutus.