



KLIIMAMINISTEERIUM

Justiits- ja Digiministeerium
Siseministeerium

21.01.2025 nr 19-8/25/290

Mehitamata õhusõidukitest

Austatud ministrid

Mehitamata lennunduse valdkond on jõuliselt arenenud tasemele, mis võimaldab igaühel droone erineval otstarbel kasutada. Hiljutiste sündmustega Riia lennujaamas, kui droonid häirisid lennujaama tööd ja õhusõidukite opereerimist, kaasnesid mitme õhusõiduki ümbersuunamised varulennujaamadesse ohutuskaalutlustel. Olgugi, et Riia lennujaam oli suletud lühiajaliselt, oli juhtumil vahetu negatiivne mõju ühiskonnale, lennunduse usaldusväärsusele ja isikute ohutusele. Rahvusvaheline olukord ja seni avaldunud ohud riikide julgeolekule tingivad vajaduse arvestada taoliste olukordadega, mis võivad negatiivselt mõjutada nii riigile olulise taristu toimimist kui lennureisijate ohutust.

Kliimaministeerium väljendas 17.09.2024 kirjas nr 1-5/24/3129-5 korralduse muutmise seaduse väljatöötamiskavatsuse raames seisukohti ning toonitas vajadust analüüsida õigusruumi viisil, mis annaks riigile piisava paindlikkuse õhusõidukite tõrjumiseks korralduse eesmärkidel tagades samal ajal lennundusohutuse. Rõhutan, et riigi eesmärgiks ei saa olla mehitamata õhusõidukite täielik tõrjumine, vaid ainult nende õhusõidukite tõrjumine, mida ei käitata vastavalt kehtestatud tingimustele. Seega õhusõidukitega seotud seire ja tõrje korraldamisel on oluline erivahendi kohaldamise ja avaliku korra tagamise kõrval lähtuda ka rahvusvahelistest ning Euroopa Liidu tasandil reguleeritud lennundusõiguse tingimustest, mis kogumis viitab, et riigi õhuruumis õhusõidukite käitamise piiramine on lubatud üksnes seaduses toodud tingimustel. See ei välista riigi võimalust käitamisse sunniga sekkuda õigushübe rikkumise ilmnemisel või ohu korral, aga sellist konstruktsiooni hetkel kehtivates avaliku korda või lennundusvaldkonda reguleerivates seadustes ei ole.

Teiseks toon välja vajaduse kaaluda riigile olulise taristu omanikele õiguse andmist kaitsta enda omandis olevat vara ning teatud tingimustel teha seda lisaks maismaale ka õhuruumist. Hetkel ei ole taristu omanikel õigust igas olukorras enda vara füüsiliselt rünnete eest kaitsta. Lisaks on probleem õhuruumis kehtestatud piiranguladega see, et piiranguala (geograafiline ala vastavalt LennS 4¹ lg 1 ja 2) valdaja ja taristu omanik ei ole sama isik ning taristu kohale kehtestatud piiranguala valdajale toob piiranguala haldamine kaasa täiendava halduskoormuse, sh lubade andmise või keelamise kehtestatud geograafilises alas mistahes lendamise eesmärgil. Praktikas aga on riigi ametiasutuste ressursid väga piiratud ning puudub täielik teave taristuomaniku eest

otsustamiseks kas lende piirangualas lubada või keelata. Seetõttu on mõistlik analüüsida erinevad asjaolusid kuidas edaspidi otstarbekamalt korraldada piiratud alades õhusõidukite käitamist, aga veelgi olulisem, kuidas tagada reaajas nende seire ja potentsiaalne käitamisse sekkumine (nt tõrjumine erinevate vahenditega).

Kokkuvõtlikult eeldavad käesolevas kirjas tõstatatud probleemid põhjalikumalt analüüsi, sh õigusaktide muutmist nii korrakaitse, karistusõiguse kui lennundusvaldkonnas, millele Kliimaministeerium on viidanud põhjalikumalt korrakaitseaduse muutmise seaduse väljatöötamiskavatsusele esitatud tagasisides¹. Eelnevast johtuvalt on mõistlik neid küsimusi arutada ka ühises töörühmas, kuna see puudutab mitme ministeeriumi valitsemisala regulatsioone.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Vladimir Svet

taristuminister

Lisaadressaat: Riigikantselei

Taivo Linnamägi, 639 7607
taivo.linnamagi@kliimaministeerium.ee

¹ VTKle antud tagasiside Kliimaministeeriumi avalikus dokumendiregistris
<https://adr.envir.ee/et/document.html?id=6315bc15-fdb8-479a-9123-121abb59d859>.