

Kaitseministri määruse „Kaitseministri 18. oktoobri 2019. a määruse nr 20 „Kaitselendundusmäärustik“ muutmine“ eelnõu SELETUSKIRI

1. Sissejuhatus

Kaitseministri määruse „Kaitseministri 18. oktoobri 2019. a määruse nr 20 „Kaitselendundusmäärustik“ muutmine“ eelnõu (edaspidi *eelnõu*) kehtestatakse lendundusseaduse (edaspidi *LennS*) § 7² lõike 3, § 46³⁶ lõike 3 ja § 46³⁷ lõike 3 alusel.

Eelnõu eesmärk on ajakohastada kaitselendundusmäärustikku tulenevalt LennS-i muudatuste jõustumisest ja tagada määruse kooskõla kehtiva seadusega. Selleks jäetakse määrusest välja need sätted ja mõisted, mis on reguleeritud seaduse tasandil, ning täpsustatakse ja täiendatakse volitused alusel kehtestatavaid nõudeid. Muudatuste tegemisel on lähtutud põhimõttest vältida regulatsiooni dubleerimist ja tagada õigusselgus.

Lisaks seadusest tulenevatele muudatustele on eelnõu koostamisel arvesse võetud kaitselendundusmäärustiku senisel rakendamisel ilmnenud praktilisi kitsaskohti. Kehtiv regulatsioon ei ole kõigis osades olnud piisavalt selge ega paindlik, mistõttu on tekkinud vajadus täpsustada nõudeid ning muuta need paremini rakendatavaks. Eelnõuga kõrvaldatakse tuvastatud ebaselgused ja ühtlustatakse eri sätete tõlgendamist.

Muudatuste tegemise oluline ajend on mehitamata õhusõidukite (edaspidi *MÕS*) valdkonna kiire areng ja nende kasutusmahu märkimisväärne kasv kaitselendunduses. Senine regulatsioon ei ole kõigis aspektides vastanud tegelikule kasutuspraktikale ega tehnoloogia arengule. Seetõttu ajakohastatakse eelnõuga MÕS-ide käitamisega seotud nõudeid, sealhulgas täpsustatakse käitamise kategooriaid, registreerimise põhimõtteid ning eriviisiliste (nt eraviisiliselt ehitatud, modifitseeritud ja pardavaatega) õhusõidukite kasutamise tingimusi.

Samuti täpsustatakse lennukõlblikkuse nõudeid, et need oleksid paremini kooskõlas nii tsiviillennunduse kui ka Euroopa-siseste tavadega. Muudatustega luuakse paindlikum ja selgem raamistik lennutehniliste tegevuste korraldamiseks, võimaldades vajaduse korral kasutada ka Euroopa-siseseid hooldus- ja teenusepakkujaid.

Kuna kaitselendundusmäärustikuga reguleeritakse Kaitseministeeriumi valitsemisala siseseid tegevusi, ei avalda eelnõu olulist mõju halduskoormusele väljaspool nimetatud valitsemisala.

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kaitseministeeriumi ametnikud koostöös Kaitsevägega ning eelnõu on läbinud Kaitseministeeriumi õigusosakonna juriidilise kontrolli (oigusloome@kaitseministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Luisa Keelelahenduste eesti keele vanemtoimetaja Tiina Alekõrs (tiina@luisa.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu **punktiga 1** täiendatakse preambulit uute volitused normidega. Seoses lendundusseaduse muudatusega lisatakse seadusse kaks uut volitused normi: § 46³⁶ lõige 3, mis tuleneb kaitselendunduse lennuvälja ja kopteriväljaku kasutamise- ja käitamistingimuste, ohutusnõuete ja nende kontrollimise korra ning ajutise kaitselendunduse lennuvälja ja kopteriväljaku ohutusnõuete kehtestamisele viitamisest, ning § 46³⁷ lõige 3, mis tuleneb kaitselendunduse

lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu koostamise, sisu ja muutmise nõuetele viitamisest. Senini on lähtunud tsiviillennundusele kehtestatud sätetest, kuid LennS-i muudatusega kehtestatakse samaväärsed sätted ka eraldi kaitseennundusele.

Eelnõu **punktiga 2** täiendatakse § 1 lõiget 1. Loetellu lisatakse kaitseennunduse organisatsioonid, kellele laienevad määrusega kehtestatavad nõuded. Täiendamisvajadus tuleneb sellest, et kaitseennunduse organisatsioonide nõudeid on täiendatud, näiteks Euroopa Kaitseagentuuri dokumendis EMAR 21 on kehtestatud sõjalise otstarbega õhusõidukite projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise nõuded.

Eelnõu **punktiga 3** tunnistatakse kehtetuks järgmised kehtiva määruse sätted:

- paragrahvi 2 punkt 3, millega määratletakse kopteriplatsi mõiste, mis ei põhine käesoleval määrustikul ja mille määratlemine ei ole vajalik;
- paragrahvi 3 lõiked 2–5, mis asendatakse põhimõttelt uue paragrahviga 3¹;
- paragrahvi 4 lõige 1 – kehtetuks tunnistatavas sättes kehtinud kohustus kanda õhusõiduk selle käitamiseks kaitseennunduse õhusõidukite registrisse on juba kirjas lennundusseaduses ega vaja määruses kordamist;
- paragrahvi 5 lõige 1 ja § 6 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks, sest kohustus, et Kaitseennunduse õhusõidukite registris registreeritud kaitseennunduse õhusõiduk peab olema märgistatud registreerimisnumbri ja riikkondsuse tunnusega, tuleneb juba lennundusseaduse § 22² lõikest 1 ning seda ei pea määruses kordama. Samuti tunnistatakse kehtetuks § 6 lõige 1, kuna see tuleneb lennundusseadusest ja sama sätet korratakse ka paragrahvi järgnevas lõikes, mistõttu ei ole see lõige vajalik;
- paragrahv 10, milles on sätestatud õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaadi või piiratud lennukõlblikkuse sertifikaadi väljastamise kord, tunnistatakse kehtetuks. Lubade ja sertifikaatide taotlemise ja andmise kord on kehtestatud eraldi kaitseministri määrusega „Lubade ja sertifikaatide taotlemise ja andmise ning teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade ja sertifikaatide tunnustamise taotlemise ja otsustamise kord“, mistõttu pole selle kordamine kaitseennundusmäärustikus vajalik ning võib jätta eksliku mulje, et sellega lennukõlblikkuse sertifikaadi väljastamine piirdubki;
- paragrahv 15 asendatakse sisult uue §-ga 15¹;
- paragrahv 16 asendatakse sisult uue §-ga 16¹;
- paragrahvi 17 lõige 5 tunnistatakse kehtetuks, sest esmase lennukõlblikkuse kontrolli komisjoni moodustab kaitseennunduse järelevalve teenistuse (edaspidi *KLJT*) ülem ja ka kaitseennunduse õhusõidukite registrit haldab *KLJT*. Nimetatud lõikes toodud nõue pole sellisel kujul vajalik;
- paragrahv 18 tunnistatakse kehtetuks, sest lubade ja sertifikaatide taotlemise ja andmise kord on kehtestatud eraldi kaitseministri määrusega ega vaja siin eraldi väljatoomist;

- paragrahvi 20 lõike 1 punktid 1 ja 4 tunnistatakse kehtetuks, kuna mehitamata õhusõidukite registreerimise põhimõte muutub. Seega ei ole käitajapõhisel registrisse kantud MÕS-il enam registreerimistunnistust ja selle olemasolu pole ei vajalik ega ka võimalik. Samuti tunnistatakse kehtetuks sama lõike punkt 4, sest pole kasulik ega vajalik lugeda üles kogu kaupa. Tegemist on kaugpiloodi lisaülesandega, millel MÕS-i kontekstis puudub praktiline väärtus, kuna inimesi ei veeta ja last on üldjuhul väheväärtuslik;
- paragrahvi 22 lõiked 2 ja 5 tunnistatakse kehtetuks, sest sama põhimõte on ette nähtud eelnõuga lisatavas § 22 lõikes 1². Uues lõikes sätestatakse nõuded üksnes osale mehitamata õhusõidukitele, erinevalt varasemast, kus hoolduspäevik oli nõutav kõigil I ja II kategooria mehitamata õhusõidukitel. Lõige 5 tunnistatakse kehtetuks, sest MIL sertifitseeritud kategoorias käitatava mehitamata õhusõiduki hooldamine väljastpoolt Kaitseministeeriumi valitsemisala ühtlustatakse MIL erikategooriates E1 ja E2 käitatava mehitamata õhusõiduki hooldamisega;
- paragrahvi 38 lõiked 1 ja 3, milles on kirjeldatud aeronavigatsiooniteenuse osutamise korda kaitselendunduses, tunnistatakse kehtetuks, kuna lendundusseaduse §-dega 7² ja § 37⁴ on samad nõuded kaetud ning seetõttu pole neid tarvis kaitselendundusmäärustikus korrata;
- paragrahvi 40 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks, sest see tuleneb juba MIL avatud kategoorias käitatava mehitamata õhusõiduki tingimustest, mis on kehtestatud § 3¹ lõikes 2;
- paragrahvi 44 lõikes 2 tunnistatakse kehtetuks mehitamata õhusõiduki grupilennus osalemise nõue, mille kohaselt võib grupilennus osaleda ainult spetsiaalselt selleks konstrueeritud mehitamata õhusõiduk. Muudatusega see nõue kaotatakse, sest tegelikkuses pole see nõue vajalik ja osa MÕS-e suudab teha grupilendu ka ümberehitamiseta. Lennuohutuse tagamise eest vastutab mehitamata õhusõiduki kaugpiloot;
- paragrahvi 47 lõige 2, milles on sätestatud tulede sisse lülitamata jätmise korral õhusõiduki kapteni kohustus teavitada sellest asjakohast Kaitseväge üksuse ülemat, tunnistatakse kehtetuks. See nõue ei ole praktiliselt tarvilik ega ka mõistlik, arvestades lennuülesannete võimalikku kriitilisust ja seda mõjutavaid tegureid;
- paragrahvi 47¹ lõiked 3 ja 4 tunnistatakse kehtetuks, sest nendes sätestatud nõuded tekitavad pigem segadust. Lõikes 3 nimetatud riskianalüüs tehakse enne lendu ja selle alusel töötatakse töörühmas välja vajalikud protseduurid. Madallennu reeglite paragrahvi siinkohal mainimine tekitab praktilist segadust ega ole otstarbekas. VFR-lendude käitamiseks tuleb lähtuda asjakohastest kooskõlastatud lennuprotseduuridest;
- paragrahvi 48 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks, sest kuigi tulevasi MIL erikategooriates E1 ja E2 käitatavaid MÕS-e käitatakse ka öösel, järgitakse ühtlasi meteoroloogilisi miinimumnõudeid, kuid need ei ole seotud viidatavate öövaatlusseadmetega, mistõttu tekitab praegune sõnastus rakendamisel ebaselgust;

- paragrahvi 58 lõige 2, milles on sätestatud, et kaup, mida veetakse mehitamata õhusõidukiga, peab olema varustatud GPS-süsteemiga, tunnistatakse kehtetuks. Arvestades mehitamata õhusõidukite ja nende käitamise kiiret arengut, ei ole põhjendatud nõuda, et kogu MÕS-idega veetav kaup oleks varustatud GPS-süsteemiga, sest esemeid transporditakse suuresti väljaõppe eesmärgil ning nii suure hulga esemete GPS-süsteemidega varustamine ei oleks mõistlik ega ka otstarbekas;
- paragrahv 61 tunnistatakse kehtetuks, kuna selle esimeses lõikes sätestatud kohustus on ette nähtud lennunduseaduse §-s 46³³ ega vaja kordamist. Teises lõikes toodud nõuetele vastavus tuleneb samuti juba lennunduseadusest, sest tsiviillennunduse lennuväljal või kopteriväljakul kehtivad sellel kehtestatud lennundusjulgestusreeglid;
- paragrahvi 68 lõige 1, milles on kehtestatud Kaitseväge lennuvälja ja kopteriväljaku kasutamise tingimused ärilise lennutranspordi käitamiseks, tunnistatakse kehtetuks, sest see on lisatud lennunduseadusesse viimase muudatusega (LennS § 46³⁵ lõige 3);
- paragrahvi 75 lõiked 1 ja 3: lõige 1 tunnistatakse kehtetuks, kuna käsiraamatu koostamise kohustus tuleneb lennunduseadusest; lõige 3 tunnistatakse kehtetuks, sest tegemist on elementaarse tegevusega, mis tuleneb ka käsiraamatu nõuetest ega vaja kordamist;
- paragrahvi 90 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks, sest selles sätestatud nõuded kaitselennundusega tegeleva isiku tervises seisundile tulenevad juba samas lõikes viidatud seadusest või muudest õigusaktidest ega vaja lisaviidet.

Punktiga 4 kehtestatakse §-s 3¹ uued mehitamata õhusõiduki käitamise kategooriad. Eelnevate mehitamata õhusõiduki kategooriate I–III asemel hakkavad kehtima MIL avatud kategooria, MIL erikategooriad E1 ja E2 ning MIL sertifitseeritud kategooria. Kategoriseerimise alused tulenevad NATO standarditest ja muudatusega saame ühtlustada Eestis kehtivat korda NATO-sisese korraga. Üleminek õhusõidukite kategooriatelt käitamise kategooriatele tuleneb sellest, et ühte mehitamata õhusõidukit saab käitada mitmes kategoorias. Näiteks kui õhusõiduki maksimaalne õhkutõusmise mass on 12 kilogrammi, saab teda käidelda nii MIL avatud kategoorias, kui lennata kuni 120 meetri kõrgusel ja kaugpiloodile silmaga nähtavalt, kui ka MIL erikategoorias E1, kui lennata kõrgemal või väljaspool kaugpiloodi otsenähtavust. MIL erikategooriate E1 ja E2 eraldamise vajadus tuleneb peamiselt sellest, et MIL erikategoorias E1 käitatakse kergemaid mehitamata õhusõidukeid, millele ei ole mõistlik rakendada rangemaid E2-kategooria lennukõlblikkuse nõudeid ega jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli kohustust. MIL erikategooria E1 käitamise nõuded kaugpiloodile on leebemad, sest käitamise riskitase on madalam kui MIL erikategooria E2 puhul, kuid siiski kõrgem kui MIL avatud kategoorias. MIL erikategoorias E1 saab mehitamata õhusõidukit käitada vastavalt Kaitseväge juhataja või tema volitatud pädeva struktuuriüksuse ülema kinnitatud standardtegevusjuhendile, mis on üldisem ning juba eelnevalt kinnitatud. Samas kehtestatakse MIL erikategoorias E2 käitatava mehitamata õhusõiduki puhul nõue koostada eraldi standardtegevusjuhend. Samuti asendatakse MIL erikategoorias E2 ja MIL sertifitseeritud kategoorias käitatavate mehitamata õhusõidukite puhul eelnevalt vajalik kehtiv lennukõlblikkuse sertifikaat kehtiva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadiga, sest lennukõlblikkuse sertifikaate väljastab KLJT ühekordselt tähtajatult, kuid see kehtib vaid koos kehtiva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadiga. Et vähendada segadust, on eelnõu kohaselt vajalik ka lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat, mida ei väljastata ilma

lennukõlblikkuse sertifikaadita, ehk ka seni kehtiv nõue on tegelikult täidetud.

Eelnõu **punktiga 5** muudetakse § 4 pealkirja sõnastust. Kuna §-ga 4 kehtestatakse õhusõidukite registreerimise kord, mitte kohustus, on selgem kasutada pealkirjas sõna „kord“.

Punktiga 6 täiendatakse eelnõu § 4 lõigetega 3–5, laiendades kehtivat mehitamata õhusõidukite registreerimiskorda kaitselennunduses. Enne oli tarvis ka kõige väiksemad mehitamata õhusõidukid kanda eraldi kaitselennunduse õhusõidukite registrisse, kuid nüüd saab MIL avatud kategooriasse ja MIL erikategooriasse E1 kuuluvad mehitamata õhusõidukid kanda registrisse käitajapõhiselt. See tähendab, et eri käitajatele (nt üksused, Kaitseliidu malevad) väljastatakse registrist käitajanumber ja neid eristatakse käitajainumbri alusel. Kuna väiksemaid mehitamata õhusõidukeid on üksustel üha rohkem, on protsessi lihtsustamiseks lähtutud ka tsiviillennunduses toimivast põhimõttest ehk käitajapõhisest registreerimisest. Nii on iga käitaja kohustus omada ülevaadet enda halduses olevatest MÕS-ideest, kuid mõne õhusõiduki kadumise korral või muul juhul on siiski võimalik tuvastada selle käitaja ja kontaktandmed. Samuti ei kontrollita MIL avatud kategoorias ja MIL erikategoorias E1 käideldavate MÕS-ide lennukõlblikkust, mistõttu väheneb vajadus hoida neid kaitselennunduse õhusõidukite registris õhusõiduki põhiselt. MIL erikategoorias E2 ja MIL sertifitseeritud kategoorias käideldavad mehitamata õhusõidukid kantakse registrisse jätkuvalt õhusõiduki põhiselt.

Paragrahvi 4 lõikega 5 luuakse juurde õppuste ajutine register, mida kasutatakse õppuste ajal ajutiselt kasutatavate mehitamata õhusõidukite registreerimiseks. Kuna õppustel kasutatakse ka eraisikute MÕS-e, kuid neid käitatakse kaitselennundusmäärustiku kohaselt, tuleb need kanda ka kaitselennunduse õhusõidukite registrisse. Pärast õppust neid kaitselennunduses siiski enam ei kasutata, mistõttu luuakse ajutine register.

Punktidega 6–8 täpsustatakse mehitamata õhusõidukile kantavad andmed. Kuna mehitamata õhusõidukite registreerimise kord muutub, jääb varem kehtinud MÕS-ile kantavate andmete nõue samaks MIL erikategooria E2 ja MIL sertifitseeritud kategooria puhul. Kuna MIL avatud kategoorias ja MIL erikategoorias E1 käitavatele MÕS-idele väljastatakse kaitselennunduse õhusõidukite registrist käitajapõhine käitajanumber, muutub ka andmete pealekandmise nõue, mistõttu tuleb kanda registrinumbril asemel käitajanumber. Muud pealekantavad andmed jäävad varasemaga samaks.

Eelnõu **punktiga 9** sõnastatakse ümber § 6 lõige 3, lubades jätta mehitamata õhusõidukile andmed kandmata ka teistes kategooriates käitavatel õhusõidukitel, mitte ainult MIL avatud kategoorias käitavatel õhusõidukitel (varem põhimõtteliselt võrdne I kategooriaga), sest ka teistes kategooriates käitavad õhusõidukid võivad olla piisavalt väikesed, et märgistus mõjutaks oluliselt MÕS-i lennuomadusi. Siin on mõeldud eelkõige MIL avatud kategoorias ja MIL erikategoorias E1 käitavaid mehitamata õhusõidukeid, sest neil ei ole minimaalset kaalu piirangut – see tähendab, et need võivad kaaluda ka näiteks alla 20 grammi.

Punktiga 10 lubatakse mehitamata õhusõiduki märgistusi eemaldada ka Eesti-siseselt, mitte üksnes väljaspool Eestit või Eesti riigipiiri vahetus läheduses lennates, kuna vastav vajadus võib tuleneda lennuülesande iseloomust.

Punktiga 11 lisatakse mehitatud õhusõiduki nõuete loetellu ka EASA osa 21 ja mitte-EASA nõuded. Põhjuseks on vajadus võtta pikaajaliselt kasutusele mitte ainult EMAR 21-s sätestatud nõuetele vastavaid mehitamata õhusõidukeid, vaid ka EASA või mitte-EASA nõuetele vastavaid õhusõidukeid. Tüübisertifikaadiga EMAR 21 õhusõidukeid on toodetud veel väga vähe ja praegu pole Eesti kaitselennunduses ühtegi sellise sertifikaadiga õhusõidukit. Kuigi

varem on lubatud kasutusele võtta ka neid mehitatud õhusõidukeid, mis vastavad muu sarnase dokumendi nõuetele, on see piisavalt üldine ja jätab tõlgendusruumi, mistõttu on arusaama ühtlustamiseks lisatud EASA osa 21 ja mitte-EASA nõuetele vastavuse sobivus.

Eelnõu **punktiga 12** täpsustatakse eraõiguslikule isikule kuuluva või riikliku õhusõiduki kasutuselevõtmist sõnaga „tähtajaliselt“. Varasem sõna „ajutiselt“ oli praktiliselt liiga ebamäärane ja selguse huvides asendatakse see sõnaga „tähtajaliselt“. Samuti jäetakse välja lõike teine lause, sest lennukõlblikkuse sertifikaat väljastatakse tähtajatult ning igal aastal uuendatava lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi nõue tuleneb sama määruse paragrahvist 12.

Punktiga 13 lisatakse varem kehtinud EMAR 21 nõuetele võrdväärne EASA osa 21 nõuetele vastavuse võimalus, võttes arvesse punktiga 13 lisatud aspekte (tüübisertifikaadiga EMAR 21 õhusõidukeid on seni toodetud väga vähe). Samuti lisatakse loetellu mitte-EASA õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse nõuetele vastavuse tuvastamise dokumentatsioon. Sama põhimõtte on läbiv ka **punktides 14, 17, 19, 20, 39 ja 40**, kus EMAR-i nõuetele lisatakse EASA ja mitte-EASA kehtestatud nõuded.

Punktiga 15 muudetakse õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjoni koosseisu. Varem pidi komisjonis olema vähemalt viis liiget, kellest vähemalt üks on Kaitseministeeriumi esindaja. Kuna nii suure komisjoni järele pole praktilist vajadust ja Kaitseministeeriumi esindaja kohalolu pole lennukõlblikkuse kontrollimiseks samuti vajalik, kahandatakse koosseisu vähemalt kahe liikmeni. Komisjoni moodustab endiselt kaitselendunduse üle järelevalvet tegeva üksuse (KLJT) ülem. Samuti kehtestab KLJT ülem endiselt komisjoni töökorra, mis on sätestatud eelnõu **punktis 16**. Kaks lõiget on eraldatud, lähtudes õigusloome põhimõttest, et erinevaid õigusi ja kohustusi reguleerivad sätted on eraldi lõigetes.

Punktiga 18 antakse jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli tegemise õigus lisaks KLJT-le ka vastavat pädevust omavale jätkuvat lennukõlblikkust tagavale organisatsioonile (CAMO). Lähtutakse tsiviillennunduse põhimõttest, et CAMO teeb lennukõlblikkuse kontrolle ja sama võimalus laiendatakse ka kaitselendundusele.

Punktiga 21 lisatakse mehitatud õhusõiduki pardal nõutava dokumentatsiooni ja teabe loetellu õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat. Nagu eespool selgitatud, on lennukõlblikkuse sertifikaat tähtajatu, kuigi see tuleb esitada koos kehtiva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadiga. Arusaadavuse ja läbipaistvuse eesmärgil lisatakse käesoleva määruse loetellu kontrolli sertifikaadi nõue, et vajalike dokumentide nõue oleks kõigile üheselt mõistetav.

Eelnõu **punktiga 22** muudetakse § 13 struktuuri, et oleks võimalik täpsustada nõudeid mehitamata õhusõidukitele. Samuti lihtsustatakse sama paragrahvi esimese punkti sõnastust, sest eesmärk on tagada ohutus. Lennukõlblikkuse ja muud nõuded tulenevad käesoleva määruse teistest paragrahvidest ega vaja kordamist.

Punktiga 23 täpsustatakse kehtestatud standardtegevusjuhendi koostamise ja kooskõlastamise nõuet. Selle sätte alusel peab KLJT kooskõlastama MIL erikategoorias E2 käitavate mehitamata õhusõidukite puhul koostatud standardtegevusjuhendi, milleta käitamine antud kategoorias pole lubatud. Samuti lisatakse sama punktiga määrusesse § 13 lõige 3, millega kehtestatakse eraviisiliselt ehitatud ehk ise tehtud, modifitseeritud ja pardavaatega (First Person View, FPV) mehitamata õhusõidukite käitamisele kehtivad nõuded. Neid käitatakse MIL erikategooria E1 või E2 nõuete kohaselt, olenevalt MÕS-i õhku tõusmise massist, ehk kaugpiloodi kohta kehtivad samad käitamisenõuded (näiteks võib neid käitada nii, et MÕS pole silmaga nähtav jne). Erinevus tuleneb asjaolust, et eespool loetletud kolme tüüpi MÕS-i puhul

ei ole võimalik täita erikategooria lennukõlblikkuse nõudeid (§ 3¹ lõike 4 punkt 4), mistõttu on vajalik õhusõiduki kasutusjuhend, et kaugpiloot oleks teadlik MÕS-i lennuomadustest ja -võimekusest ning oskaks neid lennutegevuse planeerimisel arvesse võtta. Samuti tuleb raskemate MÕS-ide puhul – vahemikus 5 kuni 25 kilogrammi – teha riskianalüüs, mille täpsustavad nõuded kehtestab KLJT. Eraviisiliselt ehitatud, modifitseeritud ja pardavaatega mehitamata õhusõidukeid võib käitada ainult Kaitseväge või Kaitseliidu harjutusväljal, et tagada ohutus ning eraldatus teistest õhusõidukitest. Samuti peavad eespool loetletud kolme tüüpi MÕS-id, mille maksimaalne õhkutõusmise mass ületab 25 kilogrammi, vastama STANAG 4703 nõuetele.

Eelnõu **punktiga 24** muudetakse mehitamata õhusõidukite käitamise kategooriate muutmise tõttu pealkiri ja nõuded. Samuti kehtestatakse nõue vastata vähemalt ühes nimetatud dokumendis sätestatud nõuetele või standarditele. Paragrahvi 14 lõike 1 punktis 2 on sätestatud, et MÕS võib vastata STANAG 4703 nõuetele selle parameetrite ulatuses. See tähendab, et kui nõuded on ette nähtud suurematele MÕS-idele, ei pea neid MIL avatud kategoorias käitamisel täitma, vaid vastavust hinnatakse üksnes vastava suuruse kohta kehtivate nõuete alusel. Samuti on lisaks sätestatud samaväärsete nõuete võimalus juhuks, kui kontroll on tehtud mõnele teisele MÕS-ile kehtestatud nõuete alusel.

Eelnõu **punktiga 25** täiendatakse määrust §-ga 15¹, asendades praktilises mõttes varasema § 15. Eraldatakse MIL erikategooriate E1 ja E2 nõuded, mille erinevus tuleneb vaid MIL erikategooria E1 võimalusest vastata ka Euroopa Komisjoni delegeeritud määrusele nr 2019/945. Samuti pole kaitselendunduses kehtestatud tehnilisi nõudeid (STANAG) väiksema õhkutõusmise massiga MÕS-idele (alla 150 kilogrammi) ja seega lähtutakse määrusest 2019/945. Kuna aga MIL erikategoorias E2 käitades on tegemist raskema ja suurema mehitamata õhusõidukiga, siis ei kata nimetatud Euroopa Komisjoni määrus ära E2 vajadusi, tagamaks piisav lennuohutus. Ideeliselt jääb § 15 muus osas varasemaga samaks, muudetakse vaid kategoriseerimisest ja arusaadavuse parandamisest tulenevalt sõnastust ning struktuuri.

Punktiga 26 sätestatavad muudatused on vormilised. Sisu poolest jäävad nõuded, millele peab MIL sertifitseeritud kategoorias (varem III kategoorias) käitav mehitamata õhusõiduk vastama, varasemaga samaks. Arusaadavuse huvides muudetakse sõnastust ja vormi, samuti on muudatus tingitud kategooriate muutumisest.

Eelnõu **punktiga 27** jäetakse § 17 lõikest 1 välja lause, milles on sätestatud, et MÕS-i esmase lennukõlblikkuse kontrollimise komisjonis võib olla vähem kui viis liiget. Kuna muudetakse ka paragrahvis 9 nimetatud õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjoni, sätestades minimaalseks liikmete arvuks kaks, ei ole täpsustust, et samas komisjonis võib olla ka vähem kui viis liiget, enam vaja.

Punktidega 28, 30, 31, 32, 33, 34 ja 50 asendatakse varem kehtinud kategooriad I, II ja III eespool toodud kategoriseerimismuudatuste tõttu järgmiste kategooriatega: MIL avatud kategooria, MIL erikategooria E1, MIL erikategooria E2 ja MIL sertifitseeritud kategooria.

Eelnõu **punktiga 29** määratakse nõuded MIL erikategoorias E1 käitatavate mehitamata õhusõidukite esmasele lennukõlblikkusele. Varem kehtis II kategooria, mida saaks võrdsustada erikategooriaga, kuid kuna erikategoorias E1 käitatavate MÕS-ide maksimaalne õhkutõusmise mass on väiksem kui erikategoorias E2 käitatavatel MÕS-idel ning neil on ka madalam käitamise riskitase, on nõuded esmasele lennukõlblikkusele leebemad. Muudatusega peab MIL erikategoorias E1 käitataval MÕS-il tuvastama tüübipõhise esmase lennukõlblikkuse, mis tähendab, et kui mingil kindlal MÕS-i tüübil on esmane lennukõlblikkus juba tuvastatud,

võivad kõik sama tüüpi MÕS-id seda rakendada ning esmast lennukõlblikkuse kontrolli uuesti läbima ei pea.

Punktiga 35 täiendatakse § 20 lõiget 1 nõudega, et MÕS-i kohta peab pidama õhusõiduki lennupäevikut, kus oleks kirjas õhusõiduki lennutunnid ja muu vajalik teave (õhkuõhusmise ja maandumise aeg, maandumispaik jne), veendumaks õhusõiduki lennukõlblikkuses ning ohutus käitlemises.

Punktiga 36 täiendatakse MIL erikategoorias E2 käitatavate mehitamata õhusõidukite nõudeid, sätestades, et neil peab olema lennukõlblikkuse sertifikaat ja õhusõiduki registreerimise tunnistus. Kuna avatud kategoorias ja erikategoorias E1 käitatavate õhusõidukite puhul ei kontrollita esmast lennukõlblikkust või tehakse seda tüübipõhiselt ning neid registreeritakse käitajapõhiselt, on MIL erikategoorias E2 käitatavad MÕS-id esimene kategooria, mille puhul vastavad andmed ja dokumendid eksisteerivad.

Punktiga 37 sõnastatakse ümber § 20 lõige 2. Varem kehtis see lõige nii II kui ka III kategooria MÕS-ide kohta, kuid muudatuse järel kehtib see ainult MIL sertifitseeritud kategoorias käitatavate MÕS-ide kohta, hõlmates ka kõikides eelnevates kategooriates käitatavate MÕS-ide kohta kehtivad nõuded. Ära jäetakse mehitamata õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaadi nõue, sest see tuleneb juba käesoleva määrustiku § 3 lõikest 5 ega vaja kordamist.

Eelnõu **punktiga 38** täpsustatakse jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni nõuded. Varem on samas paragrahvis sätestatud õhusõiduki hooldamisega tegeleva üksuse ja selle tegevuse nõuded, kuid muudatusega nähakse ette, et jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon peab vastama ka EMAR CAMO ja EMAR M-i nõuetele.

Punktiga 39 lisatakse § 21 võimalus kasutada õhusõiduki hooldamiseks väljaspool Kaitseväge olevat hooldusorganisatsiooni, mis vastab kas EASA osa M ja EASA osa 145 või mitte-EASA sätestatud nõuetele või samaväärsetele nõuetele. Kuna Kaitseväge õhusõidukid ei pruugi omada (praegu ei oma) tüübisertifikaati EMAR 21, saab neid tsiviilis hooldada ainult EASA või mitte-EASA sertifikaadiga organisatsioonides. Samuti laiendatakse kehtiva määruse sõnastust, et tegemist ei ole mitte ainult Kaitseväge õhusõidukiga, vaid Kaitseministeeriumi valitsemisala õhusõidukiga üldiselt.

Eelnõu **punktiga 40** nähakse ette nõue, et Kaitseministeeriumi valitsemisalas õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks kasutatav organisatsioon ja selle tegevus peavad vastama kehtestatud nõuetele. Sarnaselt varasemale eelnõu punktile on vastavad nõuded kas EMAR CAMO ja EMAR M-i või EASA osa CAMO ja EASA osa M või mitte-EASA sätestatud nõuded.

Punktiga 41 asendatakse § 22 lõikes 1 mehitamata õhusõiduki hooldamisel järgitav tootjaorganisatsiooni koostatud lennukäsiraamatu nõue tootja koostatud dokumentatsiooniga. Erinevus tuleneb asjaolust, et igal mehitamata õhusõidukil ei pruugi olla lennukäsiraamatut selle tavapärasest mõistes, vaid mingil muul kujul dokumentatsioon, kuidas mingit mehitamata õhusõidukit hooldama peaks.

Eelnõu **punktiga 42** lisatakse nõue eraviisiliselt ehitatud, modifitseeritud või pardavaatega mehitamata õhusõidukite hooldamiseks. Kuna nimetatud mehitamata õhusõidukitel ei ole tootjaorganisatsiooni koostatud dokumentatsiooni, hooldatakse neid õhusõiduki kasutusjuhendi järgi, mille peab koostama eelnõuga lisatava § 13 lõike 3 punkti 3 kohaselt. Samuti täiendatakse sama paragrahvi uue lõikega, millega sätestatakse nõue, et mehitamata õhusõidukil peab olema

hoolduspäevik. Hoolduspäevikusse märgitakse kõik hooldustegevused ja õhusõiduki lennutunnid, kui tootjaorganisatsioon nii sätestab või kui tootjaorganisatsioon on õhusõidukile määranud hooldusintervallid või kui selline nõue on sätestatud esmasel tüübipõhisel sertifikaadil. Viimane variant tuleneb asjaolust, et kõikidele mehitamata õhusõidukitele pole tootjaorganisatsioon sellist nõuet sätestanud, kuid praktikas on see vajadus siiski tekkinud. Sellisel juhul lisab KLJT nimetatud nõude esmasele tüübipõhisele sertifikaadile.

Eelnõu **punktiga 43** sõnastatakse ümber § 22 lõiked 3 ja 4. Muudatused tulenevad juba eespool mainitud mehitamata õhusõidukite käitamise kategoriseerimise muudatustest. Samuti asendatakse sõnad „väljaspool Kaitseväge“ sõnadega „väljaspool Kaitseministeeriumi valitsemisala“, laiendades kehtivust kaitselendundusest väljapoole.

Punktiga 44 tehtav sõnastuse muudatus tuleneb kategoriseerimise muutmisest. I kategooria mehitamata õhusõiduk asendatakse MIL avatud kategoorias ja MIL erikategoorias E1, mille õhkutõusmise mass on alla viie kilogrammi, käitatava mehitamata õhusõidukiga, mille puhul pole vaja koostada lennuplaani.

Eelnõu **punktiga 45** muudetakse § 27 lõiget 2 ning sõnad „I ja II kategooria mehitamata õhusõiduk“ asendatakse lauseosaga „MIL erikategoorias E1, mille õhkutõusmise mass on üle viie kilogrammi, ja MIL erikategoorias E2 käitatava mehitamata õhusõidukiga“. See tuleneb nii kategooriate muutmisest kui ka vajadusest kohandada sisulisi nõudeid. Operatsioonilist lennuplaani ei ole vaja koostada MIL avatud kategoorias ja MIL erikategoorias E1, mille õhkutõusmise mass on alla viie kilogrammi, käitatava mehitamata õhusõiduki puhul. Iga struktuuriüksus kehtestab enda operatsioonilise lennuplaani koostamise nõuded, lähtudes kaitselendundusmäärustiku paragrahvis 26 sätestatud nõuetest ja võttes arvesse oma struktuuriüksuse ülesannete eripära.

Punktiga 46 sõnastatakse ümber paragrahvi 27 lõige 3, mis varem andis õiguse I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul, mille õhkutõusmise mass on alla viie kilogrammi, operatsioonilist lennuplaani mitte koostada, kui lend kestab alla 20 minuti. Muudatusega kaotatakse 20 minuti piirang ning antakse vastav õigus lisaks MIL avatud kategoorias käitatavale mehitamata õhusõidukile ka MIL erikategoorias E1 käitatavale mehitamata õhusõidukile, kui selle õhkutõusmise mass on alla viie kilogrammi.

Punktiga 47 täiendatakse määrustikku §-ga 27¹. Paragrahvis sätestatakse lennutegevuse riskianalüüsi koostamise nõue enne igat MIL erikategooria E2 või MIL sertifitseeritud kategooria mehitamata õhusõiduki käitamist. Riskihindamist tehakse vastavalt KLJT kehtestatud eeskirjale. Riskianalüüsi koostamise eesmärk on hinnata maapealseid ja õhuruumi riske enne lennutegevuse alustamist. Suure riski korral on vaja rakendada maandavaid meetmeid või lennutegevus ära jätta. Paralleeli võib tuua tsiviillennunduse mehitamata õhusõidukite käitamisega erikategoorias, kus üks käitamissooiguse saamise aluseid on käitamisluba. Käitamisluba saab taotleda PDRA (Pre-Defined Risk Assessment) või SORA (Specific Operations Risk Assessment) alusel. Eelnõuga kehtestatav riskianalüüs on sisuliselt võrdne PDRA või SORA-ga.

Eelnõu **punktiga 48** lisatakse § 36¹ õhuruumi korraldamise kohta, et luua selgus kaitselendunduse valdkonnas tegutsevatele inimestele, vältimaks lennuohutust ohustavaid juhtumeid. Esimese lõikega kehtestatakse, et riigikaitseliste eesmärkide jaoks eraldatud õhuruumi kasutamiseks peab olema eeskiri, kirjeldamaks protseduure õhuruumi alade kehtestamiseks, broneerimiseks ja aktiivsete alade kasutamiseks. Teise lõikega kehtestatakse eelnevas lõikes toodud eeskirja koostamise kohustus. Niisugune eeskiri on tegelikult juba

olemas ja kasutusel, kuid varem ei ole sellele kaitselennundusmäärustikus viidatud.

Punktiga 49 täpsustatakse taas kord, et lisaks Kaitseväe õhusõidukitele kuuluvad kaitselennunduse alla teised Kaitseministeeriumi valitsemisalas käitatavad õhusõidukid, näiteks Kaitseliidu mehitamata õhusõidukid.

Punktiga 51 täiendatakse paragrahvi 41, mis keskendub õhusõidukist esemete ja ainete viskamise, puistamise või piserdamise nõuetele. Varem oli selline tegevus lubatud õhusõiduki käitamise ohutuse tagamiseks, sõjaväeliseks väljaõppeks või päästetöödeks. Muudatusega nähakse ette, et Kaitseliidu muu väljaõppe käigus, mis ei liigitu sõjaväeliseks väljaõppeks, on Kaitseliidu vajadusest tulenevalt lubatud esemete (nt tennisepallide) viskamine mehitamata õhusõidukitest.

Eelnõu **punktiga 52** sõnastatakse ümber § 47 lõige 1. Varem sätestatud nõuded õhusõidukite tulede kasutamisele ei olnud praktikas kasutamiseks piisavalt täpsed. Muudatusega sätestatakse, et tuled peavad olema sisse lülitatud, sõltumata sellest, kas tegemist on öö või päevaga, välja arvatud juhul, kui seda nõuab lennuülesanne.

Eelnõu **punktiga 53** sõnastatakse ümber § 48 lõike 1 punktid 1 ja 2. Punkti 1 muudetakse eesmärgiga võimaldada kaitselennunduse lendudel käitada VFR-lendu öösel ka ilma lennuplaanita, kuid vaid juhul, kui see on tarvilik lennuülesande täitmiseks. Punkt 2 sõnastatakse ümber, et selle sisu oleks arusaadavam, kuid mõte jääb samaks nagu seni kehtinud punktis.

Eelnõu **punktiga 54** tehakse parandus, asendades „Lennuameti“ „Transpordiametiga“, mis täidab Lennuameti varasemaid ülesandeid.

Punktiga 55 täiendatakse madallennureeglite paragrahvi uue lõikega 5. Eesmärk on sätestada üksustele, kes teevad madallendu, kohustus koostada madallennuprotseduurid ja riskianalüüs. Eesmärk on tagada lennuohutus. Vajaduse korral esitatakse koostatud materjal lennundustegevust korraldavale Kaitseväe struktuuriüksusele.

Punktiga 56 lisatakse § 53 nõue aktiveerida transponder, kui õhusõiduk on sellega varustatud. Transponder aitab tagada lennuohutust ja eristatavust teistest õhusõidukitest nii lennujuhtidele kui ka spetsiaalsetele süsteemidele. Erandiks on olukord, kui lennuülesanne sätestab teisiti – sel juhul transpondrit aktiveerima ei pea. Sel juhul tagatakse lennuohutus ja eristatavus teistest õhusõidukitest muude meetmetega.

Eelnõu **punktiga 57** muudetakse paragrahvi 67 lõike 1 sõnastust tulenevalt sellest, et varem kehtinud sisu tuleneb lennundusseadusest. Selle asemel, et korrata lennundusseadust, muudetakse lõige viiteks lennundusseaduse §-le 46³⁵, kuna selle lõike kehtetuks tunnistamine kaitselennundusmäärustikus raskendaks paragrahvi ja peatüki loetavust ning arusaadavust.

Punktiga 58 muudetakse paragrahvi 69 lõike 2 sõnastust, sest lennundusseaduse muudatusega luuakse uus volitusnorm uuele määrusele, millega kehtestatakse kaitselennunduse lennuvälja ja kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed, kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed ning lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded.

Punktiga 59 lisatakse paragrahvi 70 lõikele 4 täpsustuseks, et sätestatud nõuetest tuleb eelistada rangemat. Planeerimise üldpõhimõte on, et üldjuhul võetakse kasutusele kõige rangem nõue. Kui see ei ole mingil põhjusel võimalik, võetakse arvesse õhusõiduki tüübid, mida kavatakse sellel lennuväljal teenindama hakata, ja kohandatakse nõuded selle järgi.

Eelnõu **punktiga 60** muudetakse § 75 pealkirja sõnastust. Lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu koostamise kohustus tuleneb uuenenud lennundusseadusest, mistõttu muudetakse nimetatud paragrahvi pealkirja üldisemaks, et kirjeldada käsiraamatu aspekte.

Eelnõu **punktiga 61** täiendatakse lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu paragrahvi lõikega 4, millega kehtestatakse nõuded, millele käsiraamat peab vastama. Käsiraamatu sisu ja ülesehitus peavad vastama Kaitseväge juhataja või tema volitatud pädeva struktuuriüksuse ülema kinnitatud militaarlennuvälja käsiraamatu nõuetele. Sellega tagatakse, et nõuded on ühtsed ja piisavalt üksikasjalikud.

Punktiga 62 muudetakse § 81 lõigete 2–5 sõnastust. Muudatus tuleneb suuresti eespool toodud kategooriate muutmisest. Eemaldatakse ka nõue, et MIL avatud kategoorias MÕS-i käitamiseks peab olema läbitud vähemalt ühepäevane koolitus, sest selline ajapiirang ei anna midagi juurde. Samuti lisatakse erikategooriates ja sertifitseeritud kategoorias mehitamata õhusõiduki käitamiseks nõue, et läbitud peab olema asjakohane üksusepõhine koolitus (ainult erikategooria puhul) või tüübipädevuse koolitus. See tähendab, et kvalifikatsioonitaseme koolituselt saadakse teooriateadmised ja tüübipädevuse või üksusepõhise koolitusega lisatakse praktiline aspekt, et lennuohutuse tagamise võimekus oleks maksimaalne.

Punktiga 63 muudetakse paragrahvi 89 lõiget 1, millega jäetakse ära viide STANAG-ile 4670, sest see tuleneb juba paragrahvist 81. Muu osas tuleneb muudatus kategooriate muudatusest, asendades I kategooria MIL avatud kategoorias käitamisega.

Punktiga 64 kehtestatakse, et mehitatud õhusõiduki muudele meeskonnaliikmetele kohaldatakse lennundusseadusest tulenevaid vastava ametikoha nõudeid. Nii on tagatud ka tsiviillennundusega ühtne suhtumine samadesse aspektidesse.

Eelnõu **punktiga 65** sõnastatakse ümber sama paragrahvi lõige 3 tulenevalt mehitamata õhusõidukite käitamise kategooriate muudatusest. Paragrahvi 90 lõige 3¹ muudetakse seoses sama paragrahvi lõikes 2 tehtava muudatusega. Loetelust eemaldatakse „80“ ehk viide mehitatud õhusõiduki muudele meeskonnaliikmetele, sest nende kohta hakkavad kehtima lennundusseaduses ette nähtud tervisenõuded. Samuti eemaldatakse lõikest üleliigne viide II ja III kategooria MÕS-i meeskonnaliikmetele, sest kehtivad kategooriad muutuvad ning see nõue ei ole praktiliselt enam vajalik.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõuga ei võeta üle Euroopa Liidu õigust, kuid mitme tegevuse puhul, põhiliselt lennukõlblikkuse valdkonnas, nähakse ette EL-i õiguses kehtestatud samaväärsete standardite jälgimine. Samuti nähakse ette Euroopa Kaitseorganisatsiooni koostatud teatavate juhendite (EMAR) ja Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) regulatsioonide rakendamist Kaitsevæes.

Eelnõus on lisaks viidatud järgmistele EL-i õigusaktidele:

- Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 2019/945 mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, 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;

- Euroopa Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade, seadmete, juhtimis- ja jälgimisseadmete ning juhtimis- ja jälgimisseadmete komponentide lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise või deklareerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide pädevusnõuetega seotud rakenduseeskirjad (I lisa, EASA osa 21);
- Euroopa Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (I lisa, EASA osa M);
- Euroopa Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (II lisa, EASA osa 145);
- Euroopa Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (Vc lisa, EASA osa CAMO).

Eelnõus on viidatud järgmistele Euroopa Kaitseagentuuri juhenditele:

- Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokument „Sõjalise otstarbega õhusõiduki, sellega seotud toodete, osade ja seadmete ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimine“ (EMAR 21);
- Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokument „Jätkuva lennukõlblikkuse nõuded“ (EMAR M);
- Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokument „Hooldusorganisatsioonide nõuded“ (EMAR 145);
- Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokument „Jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni nõuded“ (EMAR CAMO).

Lisaks on viidatud järgmistele NATO standarditele:

- NATO standard „Kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi lennukõlblikkuse nõuded – AEP-83“ (STANAG 4703);
- NATO standard „Mehitamata õhusõiduki lennukõlblikkuse nõuded – AEP-4671“ (STANAG 4671);
- NATO standard „Pöördmootoriga mehitamata õhusõiduki süsteemi lennukõlblikkuse nõuded – AEP-80“ (STANAG 4702);
- NATO standard „Juhised mehitamata õhusõidukite operaatorite väljaõppeks – ATP-3.3.8.1“ (STANAG 4670).

4. Määruse mõjud

Eelnõuga kehtestatava määruse rakendamine tagab ühtse ja lihtsama arusaadavuse ning rakendatavuse mehitamata õhusõidukite käitamisest loodavates kategooriates. Sellega seoses muudetakse kaitselendunduses õhusõidukite registrisse kandmise nõudeid seoses väiksema õhkutõusmise massiga MÕS-ide käitajapõhise registreerimise kehtestamisega. Tagatakse ka ühtlane tase eraviisiliselt ehitatud ehk ise tehtud, modifitseeritud ja pardavaatega (FPV) MÕS-ide käitamisest, pannes paika kindla raamistiku, mis tingimustel loetletud MÕS-e käitada lubatakse. Samuti kehtestatakse laiemad ja paremini rakendatavad lennukõlblikkuse nõuded, tagades suurema ühtsuse tsiviillendunduse ning Euroopa-sisese lendundusega ja arvestades lennuohutust.

Määruse rakendamisel puudub sotsiaalne mõju, sealhulgas demograafiline mõju. Samuti puudub otsene mõju majandusele, elu- ja looduskeskkonnale ning regionaalarengule. Puudub ka mõju kohalike omavalitsuste ja riigiasutuste korraldusele, välja arvatud Kaitseministeeriumi valitsemisala sisesele korraldusele.

Kõige suuremat mõju avaldavad eelnõus kavandatud muudatused Kaitseministeeriumi valitsemisala neile üksustele, kes käitavad mehitamata õhusõidukeid. Muudatustega lihtsustatakse väiksema õhkutõusu massiga MÕS-ide käitamist, sealhulgas nende hooldamist, registrisse kandmist ja muid toiminguid, vähendades sisemist töökoormust ning ebavajalikku bürokraatiat.

Samuti on positiivne mõju mehitatud kaitselendundusele, laiendades lennutehnilisest vaatest võimalusi, mille alusel töötada. Võrreldes varem kehtinud nõuetega, mis olid samaväärsed, kuid tulenesid teistest organisatsioonidest ning mille kohta kehtisid teised sertifikaadid, on kavandatavate muudatustega võimalik rakendada ressursi otstarbekamalt, kasutades näiteks teatud hoolduse läbiviimiseks lähemalasuvaid Euroopa-siseseid organisatsioone.

Üldiselt on eelnõuga seotud määruse rakendamisel positiivne mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, sest muudatuste peamine eesmärk on ajakohastada ja ühtlustada mehitamata kaitselendunduse reeglistikku. Selle kaudu tagatakse, et lennuohutus on nõuetekohaselt tagatud ning regulatsioon on praktilise kasutuse seisukohalt ajakohane.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Määruse rakendamise järel on tarvis Kaitsevälja ja Kaitseleidiul üle vaadata kehtivad juhendid, käsiraamatud ning muud dokumendid, mis on seotud kaitselendundusega. Eriti puudutab tegevus mehitamata õhusõidukite käitamisega seotud standardtegevusjuhendeid ning lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatuga seotud dokumente.

Määruse rakendamine ei too endaga otseselt kaasa eeldatavaid kulusid ega tulusid.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Eelnõu koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse koostöölastamiseks Kliimaministeeriumile ja Rahandusministeeriumile ning arvamuse andmiseks Kaitsevägele, Kaitseleiidule, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskusele ja Välisluureametile.