



TRANSPORDIAMET

Hanno Pevkur
Kaitseministeerium
info@kaitseministeerium.ee

Teie 19.02.2024 nr 5-2/24/2

Kristen Michal
Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee

Meie 14.03.2024 nr 1.2-3/24/2881-3

**Transpordiameti arvamus kaitseministri
määruse „Lubade ja sertifikaatide andmise
ning teiste asutuste ja organisatsioonide
välja antud lubade või sertifikaatide
tunnustamise kord“ eelnõu kohta**

Austatud kaitseminister
Austatud kliimaminister

Olete esitanud Transpordiametile arvamuse avaldamiseks lennundusseaduse (edaspidi *LennS*) alusel kehtestatava kaitseministri määruse „Lubade ja sertifikaatide andmise ning teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamise kord“ eelnõu.

Alustuseks soovime juhtida tähelepanu, et kahjuks on käesoleva eelnõu näol tegemist teistkordse õigusloomelise menetlusega, mille väljatöötamise ei ole Kliimaministeeriumi (edaspidi *KLIM*) ja Transpordiameti (edaspidi *TRAM*) lennunduseksperte kaasatud. Lennundusseadus ning lennundusvaldkond horisontaalselt, sealhulgas Euroopa Liidu ning rahvusvaheline asjakohane õigus on KLIM-i vastutusalas ning TRAM on KLIM-i valitsemisala asutus, kes oma pädevusest tulenevalt tagab Eesti õhuruumis lennuohutust ning on mitmete ülesannete osas järelevalveasutus. Kõik muudatused, mis mõjutavad õhuruumi kasutamise põhimõtteid, tuleb hinnata koostöös ning uue regulatsiooni loomisel ei saa tekkida olukorda, kus Eesti õiguses kehtestatakse nõudeid, mis ei ole kooskõlas mitte ainult lennundusõiguse põhimõtetega, vaid ka rahvusvahelise ja Euroopa Liidu õigusega, mis ühtlasi ei ole selged ja võivad kaheti mõistmise tulemusel mõjutada vahetult lennuohutust. Seega soovime, et kõik õhuruumi kasutamist (st tinglikult öeldes õhusõidukist kuni lennureegliteni) puudutavad muudatused oleksid koostöös KLIM-i ja TRAM-i lennundusekspertide kaasatusega välja töötatud, vältimaks selliseid olukordi, kus alles EIS-i menetluse etapis saame teada eelnõu väljatöötamisest ja peame esitama oma sisulised märkused.

Arvamuse avaldamiseks esitatud eelnõu ei ole võimalik esitatud kujul toetada ning oleme seisukohal, et Kliimaministeerium peaks jätma eelnõu kooskõlastamata ning kaitseministri määruse eelnõu tuleks jätta järgnevatel põhjustel kehtestamata:

1. Kaitseministri määruse eelnõus nähakse ette loa ja sertifikaadi kohustuslikkus (§ 2), loa või sertifikaadi andmisest keeldumine (§ 7) ning loa või sertifikaadi kehtivuse peatamine ja kehtetuks tunnistamine (§ 8). Oleme seisukohal, et tegemist on selliste õiguste ja kohustuste reguleerimisega, mis peavad selgelt tulenema seadusest, mitte olema reguleeritud määruse tasemel. Kui on vajalik kehtestada piiranguid või panna kellelegi kohustusi, siis tuleb seda põhiseaduse järgi teha seaduses. Piirangute alused peavad olema ettenähtaval ja tagantjärele kontrollitaval moel seaduses. Isikute õigusi ja vabadusi tohib piirata üksnes kooskõlas põhiseadusega ning piirangud peavad olema demokraatlikus ühiskonnas vajalikud ega tohi moonutada piiratavate õiguste olemust (PS § 11). Põhiõiguste piirang peab olema kooskõlas ka PS § 3 lõike 1 esimese lausega, mille kohaselt teostatakse riigivõimu üksnes põhiseaduse ja sellega kooskõlas olevate seaduste alusel (RKÜKo 03.12.2007, nr 3-3-1-41-06, p 22). Sellest sättest tulenevalt peab põhiõiguste seisukohalt olulisi küsimusi reguleerima Riigikogu (parlamendireservatsiooni ehk olulisuse põhimõte) ja põhiõiguste piirangul peab olema seaduslik alus (seadusliku aluse nõue).

Õigusliku raamistiku loomine on põhiseaduslikkuse tagamisel (PS §-d 3, 11 ja 31 ja 32) oluline ka õiguskindlust ja õigusselgust (PS §-d 10 ja 13) silmas pidades. Riigikohus on märkinud, et seejuures ei piisa pelgalt piirangu kehtestamist lubava seadusenormi olemasolust: õigusriigile omasest olulisuse põhimõttest tulenevad nõuded ka normile endale. Need kohustavad seadusandjat otsustama lubatava haldustegevuse sisu, ulatuse ja mahu üle (vt RKHKo 13.11.2009, nr 3-3-1-63-09, p 14). Mida intensiivsemalt isiku põhiõigust piiratakse, seda täpsemad peavad olema sellele piirangule alust andvad õigusaktid (vt RKÜKo 21.02.2017, nr 3-3-1-48-16, p 38). Põhiõiguse piiramist lubavad seadused peavad olema avalikult kättesaadavad ja inimestel peab olema võimalik mõista, millistel tingimustel võib nende õigusi piirata ja millist käitumist avalik võim neilt ootab.

Ka eelnõu seletuskirjast nähtub selgelt õiguste piiramise riive intensiivsus: „*see tähendab, et kui KLJT antud luba või sertifikaati ei ole, ei tohi ka kaitseleonnunduse valdkonnas töötada või asja (õhusõidukit, lennutreeningseadet, lennuvälja jne) kasutada.*“,

Käesolev eelnõu antakse LennS § 7⁷ lõike 3 alusel ning selle volitusnormi piiriks on lubade ja sertifikaatide andmise korra ning teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamise korra kehtestamine. LennS § 7⁷ reguleerib Kaitseväe pädevust teostada nõuete üle kontrolli lõigetes 1 ja 2 loetletud isikute ja organisatsioonide üle ning tunnustada teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lube või sertifikaate. Seega reguleerib LennS vaid Kaitseväe pädevust, mis on seotud lubade ja sertifikaatide andmisega või teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamisega. Seaduse tasandil on aga hetkel reguleerimata loa ja sertifikaadi omamise kohustuslikkus ehk Kaitseväe pädevus lube ja sertifikaate anda on küll reguleeritud, kuid sätestamata on, kellel selliste lubade ja sertifikaatide omamise kohustus on. Seetõttu ei võimalda LennS § 7⁷ lõikes 3 antud volitusnorm soovitud regulatsiooni määruse tasemel kehtestada ning loa ja sertifikaadi kohustuslikkust tuleb reguleerida seaduse tasandil.

2. Eelnõus sisustatakse tunnustamise menetluse mõistet (§ 3) ja reguleeritakse välisriigis saadud oskuste ja teadmiste tunnustamine (§ 10), Eesti Vabariigis saadud oskuste ja teadmiste tunnustamine (§ 11), tunnustamisest keeldumine (§ 14) ning tunnustamise kehtivuse peatamine ja kehtetuks tunnistamine (§ 15). LennS § 7⁷ lõike 3 volitusnormi piiriks on teiste asutuste ja organisatsioonide välja antud lubade või sertifikaatide tunnustamise korra kehtestamine, mis tähendab, et käesolevas eelnõus võib reguleerida vaid menetluslikku korda ehk kuidas nimetatud lubade ja sertifikaatide tunnustamise protsess on. Sarnaselt punktis 1 väljendatud seisukohale ja põhjendustele leiame, et tegemist on selliste õiguste ja kohustuste reguleerimisega, mis peavad olema reguleeritud seaduse tasemel.

Täiendavalt juhime tähelepanu ka vastuolule tunnustamise menetluse sisu ja eesmärgi osas. Eelnõu § 1 lõike 3 kohaselt ei kohaldata määrust loa ja sertifikaadi andmise korral selle isiku, organisatsiooni ja õhusõiduki suhtes, kellele annab loa või sertifikaadi lennundusseaduse § 7¹ kohaselt Transpordiamet või muu asjakohane asutus või rahvusvaheline organisatsioon. Eelnõu seletuskirjas (lk 4 ja 5) on toodud „Ent juhul, kui isik, kellel on näiteks TRAM-i antud luba, tuleb tööle Kaitseväge ja muutub seeläbi kaitselendundusega tegelevaks isikuks, on kaks võimalust, mida KLJT rakendada saab: kas nõuab asjakohase loa taotlemist KLJT-st või tunnustab näiteks TRAM-i antud luba. Sama kehtib ka organisatsiooni puhul, kui see hakkab tegelema näiteks kaitselendunduse õhusõidukitega, ning õhusõiduki puhul, kui see võetakse kasutusele mõnes Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuses ja see muutub seetõttu kaitselendunduse õhusõidukiks (§ 2 lõige 4)“ ja „See tähendab muu hulgas seda, et tsiviiljärelevalveasutus ei saa anda asjakohaseid lube ja sertifikaate kaitselendundusega tegelevatele isikutele, lennukäitajale, kaitselendunduse õhusõidukitele ega kaitselendundusega tegelevatele organisatsioonidele, nagu tal on see õigus tsiviillennunduses.“

Esiteks esineb eelnõu ja seletuskirja vahel vastuolu, kuna kirjutate, et KLJT võib otsustada nõuda Transpordiameti loa saanud isikult ka kaitselendunduse asjakohase loa taotlemist. Samas on eelnõus toodud (§ 1 lg 3), et kui loa on väljastanud TRAM, siis käesolevat määrust loa ja sertifikaadi andmiseks ei kohaldata.

Teiseks, seletuskirjas toodu ei vasta tegelikkusele ning on vastuolus eelnõuga. Tunnustamine ei saa olla menetlus, mis lubaks kasutada tsiviillennunduse õiguse kohaselt välja antud lube, ja võtta seda tunnustamise alusel kasutusele riiklike õhusõidukitega seotud lennundustegevuses. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 (edaspidi *EASA alusmäärus*) artikli 2 lõike 3 punkti a kohaselt ei kuulu alusmääruse (ja selle rakendusmääruste) kohaldamisalasse õhusõidukid, kui avaliku võimu volitusi omav organ täidab või tema nimel täidetakse avalikes huvides ning liikmesriigi kontrolli all ja vastutusel sõjaväeliste, tolli, politsei, otsingu- ja pääste-, tuletõrje, piiri- ja rannikuvalve või muude samalaadsete tegevuste või teenustega seotud ülesandeid; samuti kõnealuste õhusõidukitega seotud tegevuse ja teenuste osutamisega tegelevad töötajad ja organisatsioonid. EASA alusmääruse kohaselt võib piloodilube anda samuti üksnes tsiviilõhusõidukite käitamiseks, kuid kaitselendunduses kasutavad piloodid EASA alusmääruse kohaseid ja ka siseriiklikke tsiviillennunduse piloodilube, mis ei ole kooskõlas EASA alusmäärusega.

Eelnõu kohaselt tooks kirjeldatud tunnustamise protsess kaasa olukorra, kus Kaitseväge võimaldaks ilma selleks õigust omamata piloodil tsiviillennunduse lennumeeskonnaliikme loaga edaspidi lennata kaitselendunduse lende. Samas toob seletuskirjast viidatud lõik välja, et tsiviiljärelevalveasutus ei saa asjakohaseid lube välja anda, kuid seejuures ei arvesta eelnõu kehtivat praktikat, kus tänaseni ei ole selge, kas ja millises ulatuses Kaitseväge piloodid lendavad tsiviillennunduse lubadega. Samuti puudub meil ka ülevaade sellest, kas Kaitseväes on piloot, kes lendavad üksnes Kaitseväge pool antud õiguse alusel, mis tähendab, et teada ei ole, millise väljaõppega piloodid sel juhul on. Selle tulemusel ei ole võimalik öelda, kas nõuete samaväärsus on tagatud. Märgime, et küsimus ei ole aspektides, mis on omased üksnes kaitselendundusele, vaid selles, et nõuded, mille alusel Kaitseväge õiguse annab, peavad tagama samaväärse pilootide väljaõppe kvaliteedi, et nende tegevus ei muutuks ohuks muule lennuliiklusele. TRAM on seni ohutuse kaalutlustel siiski säilitanud pilootidel load, tuginedes mh kaitselendunduses kogutud lennutunde ja kogemusi arvestades, kuid KLIM on pilootide lennumeeskonnaliikme lubade kasutamise küsimuse lahendamise vajalikkusele teie tähelepanu juhtinud lennundusseaduse ja tervishoiuteenuse korraldamise seaduse muutmise seaduse (347SE) menetlemise käigus. Kõnealuse seaduseelnõu menetlemise käigus informeermeriti Teid, et TRAM-il puudub õigusaktidest tulenevalt pädevus riiklike õhusõidukitega seoses, kuna TRAM-i pädevus on seotud rangelt tsiviillennunduse nõuetega ning EASA alusmääruse kohaselt on tsiviilnõuete

kohaldamisealast väljas riiklikud õhusõidukid (sõjaväe-, tolli- ja politseiteenistuses kasutatavad õhusõidukid loetakse riiklikeks õhusõidukiteks).

Käesolev eelnõu looks sätteid, mis võimaldavad ka edaspidi tsiviillennunduslubade kasutamise riikliku õhusõiduki tegevuses. Selline tegevus on EASA alusmääruse alusel keelatud. Kaitseministeeriumi hinnangul EASA alusmääruse artikli 2 lõike 6 vajadust ei esinenud (anda seaduse tasandil TRAM-ile vajalikud õiguslikud alused ja pädevus), et Kaitseväge piloodid võiksid lennata tsiviillennunduse lennumeeskonnaliikme lubade alusel, mis tähendab, et kõnesolev probleem tuleb lahendada selliselt, et lube annab Kaitsevägi ise ning tunnustamismenetlust rakendades võib arvesse võtta TRAM-i välja antud tsiviilloa alusel antud pädevusi ja kogemusi, kuid nende lubade alusel ei või piloodid kaitseennunduse lende lennata. Sellest hoolimata näeb eelnõu ette siiski võimalused, kus Kaitsevägi kasutab tunnustamise vahendusel tsiviillube ja -sertifikaate. Seega saab tunnustamismenetlus olla vaid selline, kus võetakse arvesse tsiviili load ja kogemused, aga Kaitsevägi annab oma loa ja edasine lendamine toimub ainult Kaitseväge loa alusel. See peab selgelt olema eristatav, millise loa alusel piloot lendab. Kui piloot tuleb oma tsiviilloomade pädevusi nt pikendada, ei või ta selleks kasutada Kaitseväge loa alusel lennatud lende (olgu nimetatud, et tsiviillennunduse nõuded näevad ette teatud võimalused arvestada ka Kaitseväge lende, kuid selleks on kehtestatud eraldi protsessid, vt allpool). Ei ole võimalik ületada Euroopa Liidu õiguse kohaldamisala ja ulatust ning lubada kasutada Euroopa Liidu nõuete kohaselt saadud õigusi, kui selleks on selge keeld¹, mistõttu ei ole võimalust siseriiklikult öelda, et tunnustusprotsessi tulemusel kasutatakse tsiviillennunduse õiguse kohaselt antud lube ja õigusi. Sama loogika Euroopa Liidu õiguse kõrval kehtib ka selliste lubade kohta, mis on saadud siseriikliku tsiviillennunduse õiguse alusel, sest see baseerub rahvusvahelisel tsiviillennunduse õigusel. Juhime tähelepanu, et olgugi, et meie näited on selgitamiseks põhinenud piloodilubadel, kehtib sama põhimõte ka teiste tsiviillennunduse lubade, sh füüsiliste ja juriidiliste isikute lubade korral. Eeltoodust tulenevalt tuleb luua vastavad õiguslikud alused likvideerimaks praktikas esinev olukord, kus riiklike õhusõidukitega seotud lennundustegevuses, mida kasutatakse kaitseennunduses, kasutatakse tsiviillennunduse õiguse kohaselt välja antud lube ja õigusi. Luua tuleb selged õigusnormid, mille kohaselt vastavas osas annab lube Kaitsevägi.

3. Eelnõu § 1 lõike 2 punktis 8 sätestatakse, et määrust kohaldatakse kaitseennunduse rajatise suhtes. Juhime tähelepanu, et LennS ei võimalda kaitseennunduse rajatiste nõuete üle kontrolli teostamist. LennS § 7⁷ lõigetes 1 ja 2 on sätestatud ammendav loetelu, mille ja kelle üle Kaitseväel on nõuete kontrolli pädevus. Nimetatud lõigetes rajatisi nimetatud ei ole. Lisaks nendite seletuskirjas (lk 3), et: „*Kaitseennunduse rajatis on lisatud sellesse loetelusse (võrreldes LennS-is oleva loeteluga), sest ei piisa sellest, kui lennuvälja käitajale sertifikaat antakse, ka lennuväli ise koos oma rajatistega peaks olema sertifitseeritud.*“. Märkime, et selline selgitus ei ühti lennuvälja sertifitseerimise loogikaga. Lennuväli sertifitseeritakse ja sertifikaadi saab lennuvälja käitaja, kellel lasub sertifikaadi ulatuses kohustus tagada muuhulgas lennuvälja kui rajatise nõuetelevastavus. Lennuvälja käitajat ei sertifitseerita ilma lennuvälja füüsilise vastavuseta nõuetele. Kui kaitseennunduses soovitakse kogu lennuväljade sertifitseerimise ja käitamise loogika kehtestada teisti, tuleb tagada tsiviilnõuetele samaväärsuse vastavus ning seda tõendada juhul, kui on olemas vähimgi võimalus, et lennuväljale võib teatud tingimustel maanduda tsiviilõhusõiduk. Sellisel juhul ei ole aga kaitseministri määrus õige tasand selliste nõuete ja põhimõtete muutmiseks. Peale selle juhime tähelepanu, et väljendit „kaitseennunduse rajatis“ ei saa pidada vahetult seotuks ainult lennuväljaga, mistõttu tekib olukord, kus väljend ei ole sisustatud ja võib anda tõlgendamisruumi oluliselt laiemalt kui (kaitseennunduse) lennuväli. Seetõttu tuleb LennS § 7⁷ lõikes 3 antud volitusnormi muuta ning kaitseennunduse rajatiste üle nõuete kontrolli tegemise pädevus, mõiste sisu ja ulatus reguleerida esmalt seaduse tasandil.

¹ Riiklikud õhusõidukid ning nendega seotud lennundustegevus ja isikud on EASA alusmääruse artikli 2 lõike 3 alusel kohaldamisalast väljas

4. Eelnõu §-s 9 nähakse ette kaitselennundusega tegelevate isikute oskuste ja teadmiste üle arvestuse pidamise kohustus. Sarnaselt punktis 1 väljendatud seisukohale ja põhjendustele, on tegemist selliste õiguste ja kohustuste reguleerimisega, mis peavad selgelt tulenema seadusest. Ühtlasi ei anna seletuskiri vastust, kas sellise arvestuse pidamine hakkab toimuma mõnes andmekogus/registris. Lisaks antakse eelnõuga volitusnorm kaitselennunduse järelevalvega tegelevale üksusele kehtestada kvalifikatsioonitasemete hindamise ühtlased alused ja nende tasemete üle arvestuse pidamise kord. Seega on nimetatud osas eelnõuga ületatud LennS § 7⁷ lõikes 3 antud volitusnormi piire ning kaitselennundusega tegelevate isikute oskuste ja teadmiste üle arvestuse pidamise kohustus ning selle täpsema korra kehtestamise volitusnorm tuleb reguleerida esmalt seaduse tasandil.

Ühtlasi juhime tähelepanu Komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 artiklile 10 (Sõjaväeteenistuse ajal saadud piloodilubade arvestamine), mida on tsiviillennunduse pädev asutus kohustatud järgima, et piloodid, kes on olnud piloodid kaitselennunduses, saaksid kaitselennunduses saadud kogemusi esitada arvestamiseks tsiviillennunduse kohase piloodiloo saamiseks. Märkime veelkord, et ka kaitselennunduses saadud pädevuste tunnustamisel tsiviillennunduses on vaja läbida tunnustamisprotsess, mis on kehtestatud Euroopa Komisjoni rakendusmäärusega. See omakorda tähendab ka riigi kohustust tagada oma kaitselennunduse pilootide lubade väljaandmisel kasutatavate nõuete selgus, samuti rahvusvahelisest ja Euroopa Liidu õigusest tulenev kohustus tagada nõuete samaväärsus, et eelkõige säilitada nõutav ohutustase.

5. Eelnõu §-s 16 reguleeritakse lennundustehnilisele töötajale loa andmise üleminekuaeg. Esmalt juhime tähelepanu, et eelnõu loa andmist puudutavad regulatsioonid ei kajasta tingimusliku loa andmise võimalust, millele aga viitab §-i 16 sõnastus. Lisaks märkime, et 2019. aastal, kui kehtestati esmakordselt kaitselennundusmäärustik, anti selle §-s 98 üleminekuaeg 2020. aastaks lennundustehnilisele töötajale kehtestatud nõuete vastamiseks (§ 76). Seega on selle esmasest ülemineku tähtajast möödunud neli aastat. Käesoleva eelnõuga soovitakse möödunud ülemineku aega taas pikendada, sealhulgas seekord määramata perioodiks. Juhime tähelepanu, et nende isikute pädevuses, keda see säte puudutab, on näiteks õhusõidukite üle tehnilise kontrolli või hoolduse teostamine ja seega selliste töötajate nõuetele mittevastavus on selge ohutusalane küsimus õhuruumis. Kuivõrd TRAM on pädev asutus õhuruumis tagama lennuohutust, soovime saada täiendavat teavet, kuidas ja milliseid lennuohutuse täidetakse ja ohutus tagatakse, kui tehniliste töötajate nõuetele vastamist küll nõutakse, samas jätkatakse juba 4 aastat kestnud ülemineku perioodi, seejuures pakutud eelnõu kohaselt veel tähtajatult. Teeme ettepaneku lisada eelnõu sõnastusse selge ülemineku tähtaeg, mille jooksul peab olema nõuetele vastavus tagatud ning milliseid leevendavaid meetmeid võetakse kui sel perioodil nõuetele vastavus tagatud ei ole. Üleminekuaeg on ajutise iseloomuga, mistõttu eelnõus selle määramatus ei ole kohane. Samuti palume nimetatud osas seletuskirja täiendada ja avada, miks on sisuliselt selline üleminekuaeg vajalik ning kuidas on lennuohutus tagatud.

6. Lisaks juhime tähelepanu asjaolule, et kaitseministri määrus „Kaitselennundusmäärustik“ on samuti kehtestatud LennS § 7² lõike 3 alusel, mille kohaselt sätestatakse nõuded kaitselennunduse õhusõidukile, selle käitamisele ja sellega seotud rajatisele, nõuded kaitselennundusega tegelevale isikule ning kaitselennunduse õhusõiduki osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise kord. Paraku olete volitusnormi piire laiendanud ning leidnud, et Teil on õigus (§-s 1 lg 1) määrusega kehtestatada **kaitselennunduse korraldamise nõuded**, sealhulgas nõuded õhusõidukitele, õhusõidukite käitamisele, **lennundusjulgestusele**, kaitselennundusega seotud rajatistele, kaitselennundusega tegelevatele isikutele, ning kaitselennunduse õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise kord. **Kaitselennunduse korraldamise nõuete ning lennundusjulgestust puudutavas osas ei ole volitusnormi kaitseministrile antud.**

Kaitselennundusmäärustiku paragrahvidega tutvudes on täiendavalt ilmnenud, et selles määruses reguleeritakse valdkondi ja teemasid väga suures ulatuses, milleks kaitseministrile volitusnormi pole antud. Esmase analüüsi alusel on nendeks:

- § 4. Õhusõiduki kaitselennunduse õhusõidukite registrisse kandmise kohustus
- § 5. Riikkondsuse tunnuse kasutamine
- § 6. Õhusõiduki märgistamine
- § 9. Õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon
- § 10. Õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat
- § 18. Õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat mehitamata õhusõidukile
- § 25. Lennuplaani esitamine lennuliiklusteeninduse üksusele
- § 26. Operatsioonilise lennuplaani koostamine
- § 27. Operatsioonilise lennuplaani koostamise erandid
- § 35. Märkuanded ja signaalid
- § 36. Järelepõleti kasutamise lubamine
- 4. peatükk Kaitselennunduse lennureeglid
- § 38. Aeronavigatsiooniteenuse osutamine
- 2. jagu Operatiivse lennuliikluse lennureeglid
- 5. peatükk Reisijate- ja kaubavedu
- 6. peatükk Lennundusjulgestuse nõuded
- § 93. Uurimisobjekt ja uurimismenetlus
- § 94. Kaitseväge uurimiskomisjon
- § 95. Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon

Eeltoodust nähtub, et tegemist on õiguste ja kohustuste iseloomuga, mis tuleb reguleerida kaitseministri määruse asemel seaduse tasandil ning menetluslikes küsimustes tuleb anda seaduse tasandil ka selge volitusnorm neid reguleerida kaitseministri määrusega.

Leiame, et välja toodud õigusloomeliste puuduste kõrvaldamiseks, samuti olemasolevate reeglite ajakohastamiseks on vajalik alata lennundusseaduse muutmine, et tagada lennundusõiguse ühtne rakendamine ja kaitselennunduse normide kohane reguleeritus.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Üllar Salumäe

direktor

lennundusteenistus

Teadmiseks: Kliimaministeerium, Taivo Linnamägi taivo.linnamagi@kliimaministeerium.ee
Kliimaministeerium, Tairi Tonkson tairi.tonkson@kliimaministeerium.ee