

## Vabariigi Valitsuse korralduse „Lennupiirangud õhusõidukitele ja geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks“ eelnõu seletuskiri

### 1. SISSEJUHATUS

#### 1.1 Sisukokkuvõte

Vabariigi Valitsuse korralduse „Lennupiirangud õhusõidukitele ja geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks“ eelnõu kehtestatakse lennundusseaduse (edaspidi *LennS*) § 4<sup>1</sup> lõike 1 alusel. Eelnõu kehtestatakse lennundusseaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse jõustumise tõttu 9. juulil 2022. aastal (edaspidi *jõustunud LennS muudatused*).

LennS § 4<sup>1</sup> lõike 1 kohaselt kehtestab Vabariigi Valitsus korraldusega lennupiirangud õhusõidukitele ning mehitamata õhusõiduki süsteemi geograafilised piirkonnad (edaspidi geograafiline ala) mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks lennuohutuse, riigi julgeoleku ja avaliku korra tagamise ning keskkonnakaitse eesmärgil. Jõustunud LennS muudatuste seletuskirja kohaselt käsitletakse eelnõuga üksnes lendamiseks piirangute seadmist, mistõttu on vaja geograafilise ala puhul täpsustada, milleks see luuakse – kas lendamise piiramiseks või soodustamiseks. LennS muudatuste kohaselt tehakse seda lendamise piiramiseks, mistõttu on geograafilise ala terminit laiendatud sõnadega „lendamise piiramiseks“. Komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947<sup>1</sup> artikli 2 punkti 4 kohaselt on *geograafiline ala* (ingl *geographical zone*) õhuruumiosa, mille on kindlaks määranud pädev asutus, kes hõlbustab või piirab mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamist või välistab selle, et tegeleda mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamisest tulenevate riskidega ohutusele, eraelu puutumatussele, isikuandmete kaitsele, julgeolekule või keskkonnale.

Geograafilisi alasid võimaldab liikmesriigil kehtestada<sup>2</sup> komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 artikkel 15, samuti viidatakse sellele rakendusmääruse retsitaalides (põhjendustes) nr 18, 21 ja 25.

Jõustunud LennS muudatuste järgselt muutub lennupiirangute kehtestamiseks antav õigusakt. Praegu on lennupiirangud kehtestatud Vabariigi Valitsuse 11. mai 2004. a määrusega nr 189 „Lennupiirangud ja piirangud riiklikule õhusõidukile lennuks ülehelikirrusel“ (edaspidi *määrus nr 189*), kuid jõustunud LennS muudatuste järgselt kehtestatakse need Vabariigi Valitsuse korraldusega ning määrus nr 189 tunnistatakse kehtetuks. Määruse nr 189 kehtetuks tunnistamine nähakse ette Vabariigi Valitsuse määruse „Lennupiirangute alas või geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks loa taotlemise ja selle andmise kord ning loa andjate määramine“ eelnõus.

---

<sup>1</sup> Komisjoni 24. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta (ELT L 152, 11.6.2019, lk 1–40).

<sup>2</sup> Nimetatud rakendusmääruse kohaselt peavad liikmesriigid geograafilised alad looma 1. juuliks 2021, mis on antud üleminekuajaks liikmesriikidele (vt artikli 23 lõige 3).

Sarnaselt määruses nr 189 reguleeritule sätestatakse ka käesoleva eelnõuga lennupiirangud keskkonnakaitse eesmärgil ja riigipiiri läheduses. Jõustunud LennS muudatustest tulenevalt reguleeritakse aga eelnõuga täiendavalt ka mehitamata õhusõidukite lendamise piiramist puudutav osa (kehtestatakse geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks) ning lennupiirangute kehtestamist õhusõidukitele riigi julgeoleku või avaliku korra tagamise eesmärgil.

Määruses nr 189 sätestatud regulatsiooni, mis puudutab piiranguid riiklikule õhusõidukile lennuks treeninglendudel ühelikiirusel, käesolevasse eelnõusse üle ei tooda. Vastava regulatsiooni nõuded on tänaseks reguleeritud Euroopa Liidu tasandil komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 923/2012<sup>3</sup>, millega kehtestatakse ühised lennureglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (edaspidi *SERA määrus*), mistõttu puudub vajadus neid nõudeid riigisiselt reguleerida. Kaitselendude õhusõidukite lendudel, sealhulgas treeninglendudel, ühelikiirusel lendamine on reguleeritud kaitseministri 25. oktoobri 2019. a määrusega „Kaitseväge lennundusmäärustik“.<sup>4</sup>

Määruses nr 189 sätestatud regulatsiooni, mis puudutab lennupiirangute alase teabe avaldamist, käesolevasse eelnõusse üle ei tooda, kuna vastav regulatsioon on aegunud. Aeronavigatsiooniteabe edastamisel ja avaldamisel tuleb lähtuda LennS §-s 57<sup>2</sup> sätestatud regulatsioonist ning selle lõike 8 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 01.09.2009 määrusest nr 87 „Aeronavigatsiooniteabe edastamise ja avaldamise kord ning nõuded aeronavigatsioonimõõdistustele“. LennS § 57<sup>2</sup> lõike 2 kohaselt vastutab valdkonna eest vastutava ministri nimetatud aeronavigatsiooniteenuse osutaja, kes osutab aeronavigatsiooniteabe teenust, aeronavigatsiooniteabe kogumise, töötlemise, inglise keelde tõlkimise, auditeerimise, vormindamise, avaldamise ja levitamise eest. Majandus- ja taristuministri 22.09.2019 käskkirjaga nr 1.1-1/19-151 „Lennuliiklusteeninduse ASi nimetamine Tallinna lennuinfopiirkonna määratletud osade piires lennuliiklusteenuse osutajaks“ on määratud lennuliiklusteenust osutav sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutaja. Sama aeronavigatsiooniteenuse osutaja osutab ka aeronavigatsiooniteabe teenust<sup>5</sup>. LennS § 57<sup>2</sup> lõige 4 loetleb ka aeronavigatsiooniteenuse koostajad.

## 1.2 Eelnõu ettevalmistaja

Korralduse eelnõu ja seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundusosakonna õigusnõunik Tairi Tonkson (tel: 625 6465, e-post tairi.tonkson@mkm.ee) ja sama osakonna nõunik Jaan Erik Kiissel (tel: 639 7657, e-post jaanerik.kiissel@mkm.ee).

Eelnõu väljatöötamise on olnud kaasatud Kaitseministeeriumi, Siseministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Justiitsministeeriumi, Keskkonnaministeeriumi, Transpordiameti ja Lennuliiklusteeninduse AS esindajad.

---

<sup>3</sup>Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (edaspidi *SERA määrus*) (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1–66)

<sup>4</sup> Vt nt § 52.

<sup>5</sup> Sellisele seisukohale tuleb asuda LennS § 57<sup>2</sup> lõike 2 ja § 34 lõike 5 sätete koostoimes tõlgendamisel, kuna LennS § 57<sup>2</sup> lõige 2 sisaldab terminoloogilist viga mõiste „aeronavigatsiooniteenuse osutaja“ kasutamisel.

## 2. EELNÕU SISU JA PÕHJENDUSED

Eelnõu koosneb kuuest punktist, millega sätestatakse üldised nõuded (p 1), lennupiirangud õhusõidukitele (p-d 2–4), geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks (p 5) ja korralduse jõustumise aeg (p 6).

**Eelnõu punkt 1** sätestab eelnõu reguleerimisala. Punktis 1.1 sätestatakse, et eelnõuga kehtestatakse lennupiirangud mehitatud õhusõidukitele ja geograafilised alad mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks riigi julgeoleku ja avaliku korra tagamise ning keskkonnakaitse eesmärgil. Lendamise on piiratud Eesti õhuruumi osades, mis sätestatakse selle korraldusega lennupiirangute ja geograafilise alana. Vastav õigus tuleneb uuest LennS § 4<sup>1</sup> lõikest 1.

Korralduse eelnõus ei kehtestata lennupiiranguid õhusõidukitele ning geograafilisi alasid mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks lennuohutuse eesmärgil. Sellise võimaluse annab LennS § 4<sup>1</sup> lõike 1 volitusnorm, kuid käesoleval hetkel alaliste lennupiirangute kehtestamist lennuohutuse eesmärgil planeeritud ei ole, kuna ajutisi lennupiiranguid lennuohutuse tagamise eesmärgil saab kehtiva LennSi järgi kehtestada ka Transpordiamet. See õigus on antud Vabariigi Valitsuse 18.07.2000. a määrusega nr 240 „Eesti õhuruumi kasutamine ja lennuliikluse teenindamine Tallinna lennuinfopiirkonnas“, mille § 5 sätestab, et lennuliikluse ohutuse ja otstarbekuse tagamiseks määrab Lennuamet (praegu: Transpordiamet) Tallinna lennuinfopiirkonna kontrollitavad ja mittekontrollitavad osad, samuti purilennu-, langevarjuhüpete, vigurlennu-, harjutus- ja muud vajalikud alad ning lennuprotseduurid ja marsruudid. Nende alade hulka loetakse ohualad, piirangualad ja keelualad. Kui praktikas peaks esinema vajadus kehtestada alalisi lennupiiranguid õhusõidukitele ning geograafilisi alasid mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks lennuohutuse eesmärgil, tuleb need kehtestada Vabariigi Valitsuse korraldusega.

Geograafilisi alasid võimaldab liikmesriigil kehtestada komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 artikkel 15.

Sarnaselt määruses nr 189 kehtivale regulatsioonile sätestatakse eelnõus, et lennupiiranguga hõlmatud õhuruumi osa ja geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks piiritletakse geograafiliste koordinaatidega WGS-84-süsteemis ja kõrgusega maa- või veepinnast (punkt 1.2). Koordinaadid esitakse WGS-84 süsteemis ehk kujul kkmssN kkmssE, milles „kk“ tähendab kraadi, „mm“ minutit, „ss“ sekundit“ ning tähed N ja E vastavat ilmakaart – põhi ja ida (nt 591523N 024571E), see tähendab, et nii põhjalaius kui ka idapikkus seitsmekohalise numbrina. Juurde märgitakse ka kõrguse ala- ja ülapiir. Üldjuhul on korraldusega sätestatavate lennupiirangute ja geograafiliste alade alapiir maapind või veekogu pind, kui korralduses ei ole sätestatud teisiti.

Punktis 1.3 on sätestatud, et mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks geograafiliste koordinaatide piiritlemisel lisandub riigi julgeoleku või avaliku korra tagamise eesmärgil ohutusala kuni 50 meetri ulatuses objekti kinnistu piirist, kui see on vajalik objekti töövõime säilitamise või ohu vältimiseks. Lisanduva ohutusala kehtestamise eesmärgiks on mehitamata õhusõidukilt lähtuva võimaliku ohu tõkestamine või vähendamine. Peamised ohuallikad, mille mõju ohutusala kehtestamisega saab miinimumini viia, on mehitamata õhusõiduki juhitavuse kadumine, kontrollimatu kukkumine, suunatud rünne, korrarikkumine või muu ebaseaduslik ja ohtu põhjustav tegevus.

Ohutusala määramisel on lähtunud peamiselt asjaõigusseadusest tuleneva omaniku huvi ulatusest kinnisasja kasutamisel, mehitamata õhusõidukilt lähtuvatest ohtudest nende vahetus läheduses, valduse ja selle territooriumi kaitseks paigaldatud turvasüsteemide võimalustest ja neist lähtuvast mõjust ka mehitamata õhusõidukile endale. Näiteks ehitusseadustiku § 120 alusel rakenduvad riigikaitse objekti naaberobjekti valdajale piirangud, millega naaberobjekti omanik ei või piirata riigikaitse objekti töövõimet. Ehitusseadustiku § 120 lõike 4 alusel kehtestatud kaitseministri määruse nr 16 „Riigikaitse ehitise töövõime kriteeriumid, piirangute ruumiline ulatus ja andmed riigikaitse ehitise töövõimet mõjutavate ehitiste kohta“ § 3 lõige 2 sätestab, et riigikaitse ehitise piiranguvööndi ruumilise ulatuse määramisel lähtutakse töövõime säilitamise või ohu vältimise vajadusest.

Punktis 1.4 sätestatakse, et eelnõu punktides 2–4 nimetatud lennupiiranguid on kohustatud järgima mehitatud õhusõidukid. Nimetatud täpsustus on oluline kuna komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 kohaselt on mehitamata õhusõiduki kaugpiloodil kohustus järgida vaid geograafilisi alasid, see tähendab, et ta ei pea jälgima lennundusteabe kogumikus (AIP) olevat teavet. Seega on oluline eristada, et lennupiiranguid on kohustatud järgima kõik piloodid, kuid mitte kaugpiloodid<sup>6</sup>. Mehitamata õhusõidukitele kohalduvad eelnõu punktis 5 sätestatud piirangud ja need on need, mida kaugpiloodid jälgima peavad.

Eelnõus sätestatud lennupiirangud ei laiene õhusõiduki stardile ja maandumisele sertifitseeritud või mittesertifitseeritud käitamistingimustega lennuväljalt või kopteriväljakult või kui seda nõuab lennuohutus (punkt 1.5). Sätte eesmärk on tagada sihipärane lennutegevus ja ka selle ohutus. Näiteks juhul kui sertifitseeritud lennuvälja lennuprotseduure on tarvis muuta ning need kattuvad kehtestatud lennupiirangutega, ei ole võimalik lennuohutust ilma lennupiirangute alas lendamiseta tagada. Samuti on välistus oluline lennutegevuse vaates, kuna lennupiirangute korral ei oleks võimalik lennutegevust läbi viia sertifitseeritud lennuväljadel või kopteriväljakutel.

**Eelnõu punkt 2** sätestab lennupiirangud õhusõidukitele keskkonnakaitse eesmärgil. Vastav regulatsioon tuuakse üle määrusest nr 189 ning täiendatakse sätete sõnastust kooskõlas 9. juulil 2022 jõustunud LennS põhimõtetega. Punktis 2.1 on loetletud alad ja punktides 2.2–2.3 on nimetatud, millistel aladel ja millisel ajaperioodil on lend lubatud loa alusel. Luba taotletakse LennS § 4<sup>1</sup> lõigete 8 ja 9 alusel kehtestatava Vabariigi Valitsuse määruse „Lennupiirangute alas või geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks loa taotlemise ja selle andmise kord ning loa andjate määramine“ kohaselt.

**Eelnõu punkt 3** sätestab lennupiirangud õhusõidukitele riigipiiri läheduses. Vastav regulatsioon tuuakse osaliselt üle määrusest nr 189. Eelnõust jäetakse välja määruse nr 189 § 3 lõige 3, kuna erandi seos piirirežiimi eeskirjas varasemalt sätestatud kooskõlastusmenetlusega on mitmel põhjusel tänaseks aegunud. Alates 2021. a ei ole piirivööndi tegevuste puhul kooskõlastusmenetlust, vaid teavituskohustus ning piirivööndis tehtaval teavitusel tahab Politsei- ja Piirivalveamet samuti tutvuda lennuplaani ja muu asjaomaste dokumentidega, st erandi kaotamine ei suurenda halduskoormust. Eesmärgiks on eelistada ühetaolist lähenemist, et kõik riigipiiri läheduses lendamiseks antavaid lubasid menetletaks ühtse lähenemise ja põhimõtete alusel.

Punktis 3.1 esitatakse piiranguala koordinaadid ning sätestatakse piiranguala kõrguse ülapiir. Punktis 3.2 sätestatakse, et nimetatud piirangualal võib lend toimuda vaid Politsei- ja Piirivalveameti loa alusel. Luba taotletakse LennS § 4<sup>1</sup> lõigete 8 ja 9 alusel kehtestatava Vabariigi Valitsuse määruse „Lennupiirangute alas või geograafilises alas või ajutises

<sup>6</sup> Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2019/947 lisa A osa artikkel UAS.OPEN.060 (Kaugpiloodi kohustused)

geograafilises alas lendamiseks loa taotlemise ja selle andmise kord ning loa andjate määramine“ kohaselt.

Punktides 3.3 ja 3.4 reguleeritakse lennuplaani esitamist õhusõiduki käitaja poolt ja sellest Politsei- ja Piirivalveameti teavitamist olukordades, kui lend suundub mittekontrollitavas õhuruumis Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsiooni vahelisele kontrolljoonele või Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi maismaapiirile lähemale kui 5 km (2,7 meremiili) ja toimub allpool lennutasandit (FL) 95 ehk 2900 m.

Lennupiirangut riigipiiri läheduses on vaja ohutuse tagamiseks ja saamaks ülevaadet piirkonnas liikuvatest õhusõidukitest. Politsei- ja Piirivalveametil on vaja omada ülevaadet kõikidest üle ajutise kontrolljoone allpool FL95 toimuvatest lendudest. Vastavalt riigipiiri seaduse § 9<sup>4</sup> lõikele 3 osaleb politsei õhuruumi valvamisest. Õhuruumi valvamisest jälgib politsei madallende (st allpool FL95) visuaalselt, kasutades selleks erinevaid vaatlusseadmeid. Sätetes kasutatavad mõisted „lennuliiklusteeninduse büroo (ATS-büroo)“ ja „lennuliiklusteeninduse üksus (ATS-üksus)“ tulenevad SERA määruse artikli 2 punktidest 34 ja 35.

**Eelnõu punktiga 4** sätestatakse lennupiirangud riigi julgeoleku tagamise eesmärgil. Need alad kehtestatakse peamiselt Kaitseväge objektide kohale, kus kehtib ka Kaitseväge korralduse seadusest (KKS) tulenevalt julgeolekuala. KKS § 52 lõike 1 kohaselt on Kaitseväge julgeolekualal viibimine keelatud, välja arvatud Kaitseväge loal. Sama paragrahvi lõige 3 sätestab, et julgeolekualal viibimiseks loetakse ka Kaitseväge territooriumil, selle kohal või riigikaitse ülesannetega sadamas ratastel või muul veermikul maapinnaga kontaktis liikuva sõiduki, õhusõiduki või muu lendava seadme või veesõiduki või muu ujuvvahendi, sealhulgas osaliselt või täielikult automaatse või kaugjuhitava sõiduki või vahendi kasutamist. Lennupiirangutega antakse igale sellisele objektile kõrgus, kus ilma Kaitseväge loata viibida ei või. Praegu ei ole kõrgus selgelt seadusega määratud ning lähtuda tuleb asjaõigusseadusest, ent see on abstraktne<sup>7</sup> ja sellega ei ole tagatud see, et piloodid teaks, kui kõrgelt nad võivad konkreetsest Kaitseväge objektist üle lennata. Sarnaselt riigipiiri läheduses madalalt lendamisega (vt eelmine punkt), on Kaitseväge jaoks oluline teada, kes ja mis eesmärgil lendab madalalt tema objektidest üle. Praegu ei ole kavas kehtestada ühtegi keeluala, mille tulemusena oleks lennupiiranguna lendamine keelatud, vaid piiranguna seatakse, et tuleb taotleda luba. Luba taotletakse LennS § 4<sup>1</sup> lõigete 8 ja 9 alusel kehtestatava Vabariigi Valitsuse määruse „Lennupiirangute alas või geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks loa taotlemise ja selle andmise kord ning loa andjate määramine“ kohaselt.

**Eelnõu punktiga 5** kehtestatakse geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks. Geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks julgeoleku või avaliku korra tagamise eesmärgil esitatakse eelnõu lisades 1–3 (punkt 5.1).

Geograafilisi alasid võimaldab liikmesriigil kehtestada komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 artikkel 15. Peamised ohuallikad, mille mõju riigikaitseobjektile või politsei ja piirivalve seaduse § 3 lõike 4 alusel sätestatud valvatavale objektile geograafilise ala kehtestamisega saab vähendada, on mehitamata õhusõiduki juhitavuse kadumine, kontrollimatu kukkumine, suunatud rünne, korrarikkumine või muu ebaseaduslik ja ohtu põhjustav tegevus. Rünna või korrarikkumisena võib tähistada igasugust ebaseaduslikku

<sup>7</sup> Lähtub maaomaniku huvi põhimõttest, mille järgi see ulatub ka teatud kõrguseni õhku.

viibimist piirangualal või valduses, sissetungikatset või selle imiteerimist, mehitamata õhusõiduki relvasüsteemina kasutamist, keelatud ainete või asjade vedu, elektromagnetilist ja akustilist seiret või valduse jäädvustamist ning muid tegevusi piiranguala ja valduse suhtes ning sellel viibiva isiku, objekti või asja mõjutamiseks. Taoliste juhtumite ärahoidmine või neist tulenevate mõjude vähendamine on oluline, kuid geograafiliste alade kehtestamisel korraldusega ei muudeta julgeoleku tagamiseks kasutatavaid meetmeid ega välistata mehitamata õhusõidukite käitajate ebaseaduslikku tegevust, vaid tegemist on preventiivse meetmega, mis võib mõjutada isikuid hoiduma vastavatest tegevustest ning aidata kaasa eelhoiatusmeetmete rakendamisele riigile oluliste objektide kaitsel.

Eelnõu lisadega kehtestatakse nimekiri Kaitseministeeriumi valitsemisala objektidest ([lisa 1](#)), Politsei poolt valvatavate ning Kaitsepolitsei ameti ja Päästeameti poolt hallatavatest objektidest ([lisa 2](#)) ning Justiitsministeeriumi valitsemisala objektidest ([lisa 3](#)), mille kohale kehtestatakse geograafiline ala mehitamata õhusõiduki lendamise piiramiseks. Üle Eesti on tänase seisuga selliseid objekte Kaitseministeeriumi valitsemisalas 67, Justiitsministeeriumi valitsemisalas 3 ning Siseministeeriumi valitsemisalas 38.

Kaitseministeeriumi valitsemisala objektide puhul on peamiselt tegemist objektide ja maa-aladega, millel viiakse läbi sõjalist väljaõpet, laske- ja lennuharjutusi, taktikalisi manöövreid ning hoiustatakse Kaitseväe ja Kaitseliidu vara, samuti Kaitseväe linnakud. Lähtuvalt eeltoodust, kujutab loata mehitamata õhusõidukite lendamine antud territooriumil ohtu nii riigi julgeolekule kui ka ohustab korraldatavate harjutuste turvalisust, muu hulgas seab ohtu ka mehitamata õhusõiduki lennuohutuse. Nimetatud objektidel on viimaste aastate jooksul registreeritud mitmeid vahejuhtumeid, kus mehitamata õhusõidukite lendamine on toimunud õigusevastaselt. Enamike nende objektidel ja maa-aladel on ka julgeolekuala. Kuna enamused mehitamata õhusõidukeid lendavad üldiselt madalalt, on nende lennutajatel (kaugpilootidel) vaja teada, kui kõrgelt nad võivad üle lennata, kui seda peaks vaja minema. Põhjused on sarnased lennupiirangute kehtestamise vajadusega (vt eelnõu punkti 4 kohta antud selgitust).

Justiitsministeeriumi valitsemisalasse kuuluvate vanglate puhul on lennupiirangu kehtestamist vaja vanglate julgeoleku tagamiseks, eelkõige keelatud esemete vangla territooriumile toimetamise takistamiseks. Samuti aitab lennupiirangu seadmine takistada vangla teadmata territooriumi filmimist või fotograferimist eesmärgiga kasutada salvestisi keelatud ainete ja esemete vanglasse toimetamiseks sobivaima koha leidmiseks või ka kinnipeetavate võimaliku põgenemise kavandamiseks. Vanglad on aastate jooksul fikseerinud korduvalt juhtumeid, kus mehitamata õhusõiduk on lennanud vangla territooriumi kohal või liikunud vangla suunas selle vahetus läheduses. Neist ühel juhul kukkus droon vangla territooriumil asuva hoone katusele ning selle lennutajana tuvastati isik, kes oli varasemalt samas vanglas karistust kandnud. Mehitamata õhusõidukite lennutamise juhtumeid on varasematel aastatel fikseeritud üks kuni kaks korda aastas. 2017. aastal registreeriti mehitamata õhusõidukite liikumisi vangla kohal neljal korral. Pärast seda on samuti mõnel korral märgatud mehitamata õhusõidukit lendamas vangla territooriumi vahetus läheduses.

Näiteid mehitamata õhusõidukite kasutamisest keelatud esemete ja ainete vanglasse toimetamiseks leiab ka mujalt maailmast. Nii Inglismaa<sup>8</sup> kui USA<sup>9</sup> vanglates on see tõsiseks probleemiks ning sellisel viisil salakaubaveo tõkestamine muutub järjest aktuaalsemaks.

<sup>8</sup> <http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/courts-drones-drugs-prisons-contraband-crackdown-ministry-of-justice-a7686726.html>

<http://metro.co.uk/2016/05/17/cctv-shows-drone-delivering-stash-of-drugs-to-prison-cell-window-5888281/>

<sup>9</sup> <https://www.theverge.com/2017/6/18/15818224/drones-prisons-smuggling-contraband>

Siseministeeriumi valitsemisalas on nii julgeolekuasutuste kui ka siseturvalisuse tagamisega seotud objekte.

Mõnedel objektidel on lennupiirangutega ala ja geograafilise ala koordinaadid identsed, sest riskide ja ohtude hindamisel on leitud, et mehitamata õhusõidukile seatav lendamise piirang üksnes kuni 500 jala (152 m) kõrguseni ei ole piisav, et tagada objekti kaitse ja julgeolek. Samuti selleks, et mehitamata õhusõiduki kaugpiloodil on komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 kohaselt kohustus järgida vaid geograafilisi alasid (mitte aga lennupiiranguid).

Geograafilised alad mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks keskkonnakaitse eesmärgil loetakse samadeks, mis on esitatud eelnõu punktis 2 (punkt 5.2), täpsustades piirangu kõrgust. Geograafiline ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks keskkonnakaitse eesmärgil on identne oma koordinaatides eelnõu punktis 2.1 esitatuga. Alade kordamist ka geograafiliste aladena on vaja, kuna mehitamata õhusõidukite kaugpiloodil on komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 kohaselt kohustus järgida vaid geograafilisi alasid (mitte aga lennupiiranguid). Keskkonnakaitse eesmärgil kehtestatakse geograafilised alad, kuna madalamal lendamine häirib linde, hülgeid jm elustikku. Merealadel peatub linde arvukalt nii rände, talvitumise kui pesitsuse ajal, seega on oluline piirangute seadmine aastaringselt. Ka hülged esinevad hülgepüselupaikades aastaringselt. Maismaal on linnud tundlikumad rände- ja pesitsusajal.

Geograafiline ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks riigipiiri läheduses loetakse samaks, mis on esitatud eelnõu punktis 3.1, täpsustades piirangu kõrgust (punkt 5.3). Geograafiline ala mehitamata õhusõidukite lendamise piiramiseks riigipiiri läheduses on identne oma koordinaatides eelnõu punktis 3.1 esitatuga. Riigipiiri läheduses oleva ala kordamist ka geograafilise alana on vaja, kuna mehitamata õhusõidukite kaugpiloodil on komisjoni rakendusmääruse nr 2019/947 kohaselt kohustus järgida vaid geograafilisi alasid (mitte aga lennupiiranguid).

Punktides 5.1–5.3 nimetatud aladel võib lend toimuda ainult objekti valdaja<sup>10</sup> loa alusel, kui geograafiline ala ei ole kehtestatud keelualana (punkt 5.4). Luba taotletakse LennS § 4<sup>1</sup> lõigete 8 ja 9 alusel kehtestatava Vabariigi Valitsuse määruse „Lennupiirangute alas või geograafilises alas või ajutises geograafilises alas lendamiseks loa taotlemise ja selle andmise kord ning loa andjate määramine“ kohaselt.

**Eelnõu punktiga 6** nähakse ette korralduse jõustumise aeg. Jõustumise aja arvestamisel on võetud aluseks haldusmenetluse seaduse § 61 lõige 1, mille kohaselt kui seaduses ei ole sätestatud teisiti, hakkab avalikult teatavaks tehtud haldusakt kehtima 10. päeval pärast avaldamist.

### 3. EELNÕU MÕJUD

---

<sup>10</sup> „objekti valdaja“ on kehtestatavas korralduses isik, kes on taotlenud lennupiirangute või geograafilise ala kehtestamist või kes kehtestab ise ajutise geograafilise ala. See tähendab, et objekt ei pruugi kuuluda sellele isikule või ei ole see tema otseses valduses, küll aga ta valvab seda (nt politsei ja Kaitseliidu valvatavad objektid). Keskkonnakaitse eesmärgil on objektiks näiteks Natura 2000 ala, mis asub ühele või mitmele isikule kuuluval kinnistul, mistõttu on „objekti valdajaks“ mitte see maaomanik, vaid asutus (Keskkonnaamet), kelle huvides lennupiiranguala või geograafiline ala kehtestatakse.

Eelnõu on seotud komisjoni (EL) rakendusmäärusega nr 2019/947, kuna rakendusmääruse artikkel 15 võimaldab liikmesriigil kehtestada geograafilisi alasid.

Eelnõus sätestatud puudub otsene mõju sotsiaalsetele või demograafilistele näitajatele, kohaliku omavalitsuse korraldusele või regionaalarengule. Eelnõu eesmärk on vähendada võimalikku ohtu, mis võib kaasneda madalalt lendava mehitud õhusõiduki või tuvastamata mehitud õhusõiduki lendamisel teatud objekti kohal või selle vahetus läheduses. Samuti on eesmärk vähendada erakorraliste vahejuhtumite võimalust ja maandada riske julgeoleku ja siseturvalisusega seotud objektide ja sündmuskohtade kaitse korraldamisel. Ühtlasi tagatakse eelnõu muudatustega nii lindude kui hüljeste häirimatus paljunemise, rände ja talvitumise ajal.

#### Sihtrühm:

Sihtrühmad, keda eelnõus sätestatu mõjutab, võib jagada tinglikult kolmeks:

- 1) riigiasutused (nt Politsei- ja Piirivalveamet, Kaitsevägi, Kaitsepolitsei, Päästeamet, Välisluureamet, eri ministriumid), kes soovivad oma territooriumi kohale geograafilise ala mehitud õhusõidukite lendamise piiramiseks kehtestamist, ja seadusega kehtestatud objektide valvet tagavad asutused (Politsei- ja Piirivalveamet, Kaitsevägi, Kaitsepolitsei);
- 2) aeronavigatsiooniteabe teenuse osutaja (Lennuliiklusteeninduse AS);
- 3) füüsilised isikud ja eraõiguslikud juriidilised isikud, kes käitavad mehitud õhusõidukeid, ning mehitud õhusõidukite käitajad.

Mõju nende asutuste tegevusele, kes soovivad oma territooriumi või objekti kohale geograafilise ala mehitud õhusõidukite lendamise piiramiseks kehtestamist, on positiivne, sest sellega on tagatud paremini nende asutuste julgeolek ja turvalisus õhust tuleva võimaliku ohu suhtes. Geograafilise ala kehtestamine on üks meede, mida saab rakendada julgeoleku ja turvalisuse tagamiseks (mis on avaliku korra või riigi julgeoleku tagamise üks osa). Mõju suurus varieerub suurest väikseni, olenedes sellest, kui palju muid meetmeid on võimalik kohaldada selle kaitstava objekti või territooriumi kaitseks.

Lennupiirangute või geograafiliste alade kehtestamine avaldab kergelt negatiivset mõju eraõiguslikele isikutele, kes lennutavad mehitud õhusõidukeid või lendavad väikeste lennukite või kopteritega. Samas ei ole lendamise õigus põhiõigus, vaid seondub teiste põhiõigustega, ega ole ka absoluutne, mistõttu riive on väike. Lisaks LennSile on ka muu regulatsioon, mis seab piirangud sellele, et mehitud õhusõiduki valdaja ei saa igal pool lennata, näiteks Kaitseväge korralduse seadus, julgeolekuasutuste seadus, riigipiiri seadus, isikuandmete kaitse üldmäärus ja nii edasi. Lennupiirangute ja geograafiliste alade kehtestamine loob pilootidele ja kaugpilootidele parema selguse, kus nad lennata võivad, sest üldjuhul kehtestatakse lennupiirangud ja geograafilised alad nende objektide ja maa-alade kohale, mida kaitsevad juba teised seadused või millel viibimine on keelatud või muu selline.

Mõjutatavate eraõiguslike isikute ring kasvab päev päevalt, kuid ei ole võrreldes Eesti elanikkonnaga siiski suur. Mõju sagedus on pidev (suur), sest alalised geograafilised alad mehitud õhusõidukite lendamise piiramiseks on aastaringi.

Mõju eraõiguslike isikute halduskoormusele on väike, sest ka täna tuleb mehitud õhusõidukite lennutamiseks paljudes samades piirkondades taotleda luba ning samuti puudub enamjaolt eraõiguslikul isikul põhjus, miks tal on vaja lennupiirangutega alas või



geograafilises alas lennata, eriti geograafilises alas, mis enamikel juhtudel on riigikaitseobjekt ja kuulub ka riigile või valdab seda riigiasutus või Kaitseliit.

Aeronavigatsiooniteabe teenuse osutaja tööd mõjutab kehtestavate piirangu alade avaldamine, kuid tegemist on ühekordse ülesandega, mida ei pea sageli tegema, sest uusi alasid ei kehtestata tihti.

Eelnõu mõjusid on hinnatud 9. juulil 2022 jõustunud LennS muudatusega.