

Kaitseministri määruse „Kaitseväe lennundusmäärustik“ eelnõu SELETUSKIRI

I Sissejuhatus

Kaitseministri määrus „Kaitseväe lennundusmäärustik“ (edaspidi *määrus*) kehtestatakse lennundusseaduse (edaspidi *LennS*) § 7² lõike 3 alusel.

Riigi kaitsetegevuse kava sisaldab erinevaid riigikaitseülesandeid, mis eeldavad vajaliku väljaõppe korraldamiseks ka õhuruumi kasutamist. Iseseisva kaitsevõime tagamiseks ja Eestis viibivate välisriigi relvajõudude toetamiseks on vaja, et teistele õhuruumi kasutajatele on selge, kuidas Kaitsevägi ja välisriigi relvajõud Eesti õhuruumis tegutsevad (ingl k *operate*). Peale selle võib tekkida vajadus kasutada selliseid tsiviilrajatisi nagu lennväljad ja kopteriväljakud. Eelnõukohase määruse nõuded tagavad, et õhuoperatsioonide korraldamisel ei piirata põhjendamatult Kaitseväe operatsioonivõimet (ingl k *operational capability*) ja rahvusvahelist sõjalist koostööd. Peale ohutu kaitselennunduse on samas tagatud ka tsiviillennunduse, teiste õhuruumi kasutajate ja keskkonna ohutus. Sellest tulenevalt on määruse eelnõus sätestatud Kaitseväe jaoks õhusõidukite käitamise miinimumnõuded, püüdes samas säilitada teatava paindlikkuse Kaitseväe ja välisriigi relvajõudude tegutsemisele rahuajal ja Eesti sõjalise kaitsmise korral.

Lennunduse rahvusvahelised ja riigisisised õigusaktid reguleerivad valdavalt tsiviillennundust. Lennundusalane olulisim rahvusvaheline õiguse allikas on 1944. aasta Chicago rahvusvaheline tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi *Chicago konventsioon*). Sõjalise otstarbega lennunduse ehk kaitselennunduse¹ kui riikliku lennunduse ühe osa seisukohalt on olulised konventsiooni artikli 3 punktid a ja b, millega sätestatakse oluliste põhimõtetenä järgmine:

- a) konventsiooni kohaldatakse ainult tsiviilõhusõidukite suhtes ja seda ei kohaldata riiklike õhusõidukite suhtes;
- b) sõjaväe-, tolli- ja politseiteenistuses kasutatavad õhusõidukid loetakse riiklikeks õhusõidukiteks.

Chicago konventsiooni artikli 3 punkti d kohaselt kohustub osalisriik riiklike õhusõidukite käitamiseeskirjade kehtestamisel osutama vajalikku tähelepanu (*due regard*'i põhimõte) tsiviilõhusõidukite lennuohutusele. Eriti oluline on tsiviil- ja riikliku lennunduse õhuruumi ühine ja kooskõlastatud kasutamine.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks², põhjenduses 5 on selgitatud, et sõjaliste operatsioonide ja õppuste sisu, ulatust ja läbiviimist käsitlevad otsused ei kuulu ELi pädevusse. Sama määruse artikli 1 lõikes 2 on sätestatud, et see määrus ega määrusega sätestatavad meetmed ei hõlma sõjalisi operatsioone ega õppusi ega piira liikmesriikide suveräänsust nende õhuruumi suhtes ega liikmesriikide nõudeid, mis käsitlevad avalikku korda ja julgeolekut ning kaitseküsimusi.³

¹ Rahvusvahelistes dokumentides kasutatakse sageli terminit „militaarlennundus“ (ingl k *military aviation*).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1–9).

³ ELi määruse 549/2004 artikli 13 kohaselt on need meetmed eelkõige: 1) liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi jälgimiseks ICAO piirkondlike aeronavigatsioonialaste kokkulepete kohaselt, sealhulgas võime avastada ja identifitseerida kõik seda õhuruumi kasutavad õhusõidukid ning neid hinnata, eesmärgiga kindlustada lendude ohutus ja võtta meetmeid julgeoleku- ja kaitsevajaduste tagamiseks; 2) tõsiste riigisiseste rahutuste korral,

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega nr 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet⁴ (edaspidi *raammäärus 2018/1139*) sätestatakse tsiviillennunduse normide raamistik. Raammääruse 2018/1139 artikli 2 lõike 3 punktide a–c kohaselt ei kohaldata raammäärust liikmesriigi relvajõudude kasutuses ja valduses olevatele õhusõidukitele, lennuväljadele või nende osadele, mida kasutavad relvajõud, ning lennuliikluse ja aeronavigatsiooniteenustele, mida osutavad liikmesriigi relvajõud. Sama artikli lõikes 5 on sätestatud, et liikmesriikide relvajõudude kontrolli all ja kasutuses olevad lennuväljad ning nende osutatavad lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenused peaksid siiski pakkuma samaväärset ohutustaset ja koostalitusvõimet tsiviilotstarbeliste süsteemidega, kui need on avalikud.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus)⁵ artikli 11 kohaselt sõlmivad pädevad tsiviilasutused ja relvajõud kokkulepped konkreetsete õhuruumiosade haldamiseks liikmesriigis. Eesmärk on tagada üldise lennuliikluse ohutus.⁶

LennSi § 2 lõike 1 kohaselt rakendatakse LennSi sätteid tsiviillennunduses ja riiklikus lennunduses, kui seaduse või välislepinguga ei ole sätestatud teisiti. Kui LennSiga ei ole ette nähtud teisiti, laieneb seadus ka kaitseennundusele ja Eesti Vabariigiga kollektiivse enesekaitse põhimõtet sisaldava lepingu pooleks oleva riigi relvajõudude õhusõidukite riigikaitse eesmärgiga lennundustegevusele ulatuses, mis ei takista riigikaitseülesannete täitmist. Sama seaduse § 7² lõike 1 järgi korraldab Eesti õhuruumi kasutamist riigikaitselistel eesmärkidel Kaitsevägi koostöös Lennuametiga.⁷ Lennuliikluse teenindamise riigikaitselistel lendudel ja nendeks harjutamisel tagab Kaitsevägi koostöös sertifitseeritud lennuliiklusteenistust omavate ettevõtjatega.⁸

Eelnõukohane määrus lähtub LennSi § 2 lõike 1 ja raammääruse 2018/1139 artikli 2 lõikes 5 sätestatud põhimõtetest ning sellest tulenevalt kehtestatakse riigikaitseülesannete täitmiseks kaitseennunduses vajalik raamistik, sealhulgas vajalikud erandid, et tagada (üldise) lennuliikluse ohutus. Kõik määrusega kehtestatavad nõuded on seotud mehitatud või mehitamata õhusõiduki käitamisega või kaitseennundusega seotud rajatiste käitamisega, sealhulgas nende valmistamise või ehitamisega. Määruse eelnõu koostamisel on arvesse võetud ka asjaolu, et seda oleks võimalik tulevikus kohaldada ka Kaitseliidu suhtes, kui LennSis tehakse vajalikud muudatused. Samas ei ole määruse eesmärk muuta üldise lennuliikluse (ingl k

mis mõjutavad avaliku korra säilitamist; 3) sõja või sõjaohu kujutavate tõsiste riigisiseste rahutuste korral; 4) liikmesriikide selliste rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks, mis on võetud seoses rahu ja rahvusvahelise julgeoleku säilitamisega; 5) sõjaliste operatsioonide ja õppuste läbiviimiseks, sealhulgas vajalikud treeninguvõimalused.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (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 (ELT L 212, 22.08.2018, lk 1–122).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10–19).

⁶ Määruse nr 550/2004 põhjendus 16.

⁷ Eesti õhuruumi ja Tallinna lennuinfo piirkonna kasutamist korraldavad Vabariigi Valitsus ja Lennuamet (LennSi § 4 lõiked 1 ja 2). Tsiviillennunduse riiklikku juhtimist korraldavad Vabariigi Valitsus, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Lennuamet oma pädevuse piires (LennSi § 7 lõige 1).

⁸ Selleks on Eestis Lennuliiklusteeninduse AS.

general aviation traffic ehk GAT)⁹ lennureegleid ega üldise lennuliikluse lennureeglitest erandeid kehtestada. Määrusega kehtestatakse ainult operatiivse lennuliikluse (inglk *operational air traffic* ehk OAT) lennureeglid Kaitseväes kasutusel olevate õhusõidukite käitamisele. Need reeglid kehtivad ka teiste riikide relvajõudude õhusõidukite käitamisele, kui need õhusõidukid viibivad Eestis sõjalise väljaõppe raames või muu välislepingu või kokkuleppe alusel. Määrusega ei kehtestata järelevalve korda – seda saab teha üksnes seadusega (LennSiga).

Määruse eelnõu ei ole seotud muu menetluses oleva eelnõu ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga. Eelnõu on kaudselt seotud Euroopa Liidu (edaspidi *EL*) õiguse rakendamisega, kuigi ELi õigust ei kohaldata riikliku lennunduse, sealhulgas kaitse lennunduse suhtes. Vaatamata sellele on Eestil kohustus kehtestada nõuded riiklikule lennundusele, mis tagaks üldise lennundusohutuse, kui riiklikud õhusõidukid lendavad õhuruumi osas, kus kehtivad üldise lennuliikluse lennureeglid (edaspidi *GAT-lennureeglid*). Sarnase regulatsiooniga määrust varem kehtestatud ei ole.

Kaitseministri määruse „Kaitseväe lennundusmäärustik“ eelnõu on ette valmistanud Kaitseministeeriumi jurist Malle Piirsoo (717 0072, malle.piirsoo@kaitseministeerium.ee) koostöös Kaitseministeeriumis loodud töögrupiga, mille liikmete hulka kuuluvad esindajad Kaitseväest, Kaitseliidust ning Kaitseministeeriumi kaitsevalmiduse osakonnast. Keeletoimetus on tehtud Luisa Tölkebüroos.

II Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu 98 paragrahvi on koondatud kümnesse peatükki. Eelnõul on ka kaks lisa. Eelnõu ülesehitus on järgmine:

- 1. peatükk. Üldsätted (§-d 1–6)
- 2. peatükk. Nõuded õhusõidukile ja õhusõiduki hooldamine (§-d 7–22)
 - 1. jagu. Nõuded mehitatud õhusõidukile (§-d 7–12)
 - 2. jagu. Nõuded mehitamata õhusõidukile (§-d 13–20)
 - 3. jagu. Õhusõiduki hooldamine (§-d 21–22)
- 3. peatükk. Õhusõiduki käitamisenõuded (§-d 23–36)
- 4. peatükk. Kaitse lennunduse lennureeglid (§-d 37–54)
 - 1. jagu. Üldnõuded (§-d 37–38)
 - 2. jagu. Operatiivse lennuliikluse lennureeglid (§-d 39–54)
- 5. peatükk. Reisijate- ja kaubavedu (§-d 55–60)
- 6. peatükk. Lenndusjulgestuse nõuded (§-d 61–66)
- 7. peatükk. Kaitse lennunduse rajatiste nõuded (§-d 67–75)
- 8. peatükk. Nõuded kaitse lennundusega tegelevatele isikutele (§-d 76–90)
- 9. peatükk. Kaitseväe õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja –intsidentide uurimise kord (§-d 91–97)
- 10. peatükk. Rakendussätted (§ 98)
- Lisa 1. Õhusõidukile kantav sümbol
- Lisa 2. Reisijate ja kauba koosvedamise lubatavuse määramine

⁹ Üldine lennuliiklus on tsiviilõhusõidukite ja riiklike õhusõidukite kogu liiklus, mis toimub kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) protseduuridega (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 2018/1139 artikli 3 punkt 21). Kuna lennundus tervikuna on väga tugevalt seotud rahvusvahelise ja ELi õigusega ning omavaheline suhtluskeel on üldjuhul inglise keel, siis on ka selgitustes kohati kasutatud ingliskeelset terminit või on see sulgudes märgitud parema arusaamise tagamiseks.

Oluline on märkida, et eelnõu koostamisel on lähtunud põhimõttest, et Kaitsevägi täidab üldjuhul LennSi, ELi määruste ja muude Eesti ja rahvusvaheliste õigusaktidega sätestatud nõudeid, kui need on kohaldatavad, võttes arvesse Kaitseväge konkreetseid riigikaitseülesandeid riigi sõjaliseks kaitsmiseks ja selleks ettevalmistamisel. See põhimõte on sätestatud ka LennSi § 2 lõikes 1. See tähendab, et kui tegemist ei ole riigikaitseülesandega (ehk kui lennule ei ole seatud riigikaitseülesannet), täidetakse üldise lennuliikluse GAT-lennureegleid, kui aga osaliselt või kogu ulatuses riigikaitseülesandega lend, siis võib lend olla osaliselt GAT-lennureeglite ja osaliselt operatiivse lennuliikluse lennureeglite (edaspidi *OAT-lennureeglid*) järgi või kogu lend ainult OAT-lennureeglite järgi. Võrreldes tsiviillennundusega on erandid näiteks grupilendude lubatavus (sh õhus tankimine) ja teatud liiki ohtlike kaupade ning kaupade ja inimeste koosvedamise õiguse andmine. Teatud erandeid võib Kaitsevägi kasutada siiski üksnes riigi sõjalise kaitsmise ajal¹⁰ (näiteks lennata keelu- või piirangualal), muul ajal täidetakse üldjuhul tsiviillennunduse jaoks kehtestatud nõudeid, kui kõnealuses määruuses ei ole sätestatud teisiti. Näiteks viidatakse määruuses mõnele Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni (edaspidi *NATO*¹¹) standardile või Euroopa Kaitseagentuuri¹² (edaspidi *EKA*) koostatud juhendile. Määruse kaitselendunduse lennureeglite peatüki OAT-lennureeglite jaoks viidatakse siiski peamiselt ELi määrustele või EKA juhenditele, selle asemel et viidata nende õigusaktide või juhendite konkreetsetele sätetele. Seda on tehtud selleks, et määruse ülesehitus oleks paremini hoomatav ja moodustuks parem ülevaade sellest, milliseid nõudeid Kaitsevägi täidab igapäevaülesannete täitmisel, samuti selleks, et määrust oleks lihtsam lugeda. Liigne viitamine on taunitav ka hea õigusloome tava¹³ kohaselt.

Määrusega ei kehtestata aeronavigatsiooniteenuse osutamise seonduvat, sest selles lähtutakse täielikult LennSi ja ELi määrustega sätestatud nõuetest.¹⁴ Määrusel on siiski teatav mõju aeronavigatsiooniteenuse osutajatele, sest nad peavad selle määrusega kehtestatavaid kaitselendunduse lennureegleid oma protseduurides arvesse võtma ja need sinna lisama. Samuti ei käsitle määrus Lennuameti ja Kaitseväge koostöö aspekte. Kuna tegemist on kahe valitsusasutusega, siis eeldatakse, et valitsusasutused lepivad omavahel kokku, kuidas ja millises ulatuses koostööd tehakse. Vajaduse korral sõlmitakse omavahel koostöökokkulepe. Seaduse või äärmisel juhul määrusega tuleb sätestada nõuded, mis mõjutavad või võivad mõjutada ka kolmandaid isikuid.

Oluline on veel märkida, et määruse eri peatükkide alguses on üldsätted selle kohta, mille suhtes ja kuidas konkreetset peatükki kohaldatakse, ja seejärel on välja toodud täpsustavad reeglid.

Järgnevalt esitatakse ülevaade eelnõu sisust peatükkide kaupa.

1. peatükk. Üldsätted

Määruse eelnõu § 1 lõikega 1 sätestatakse määruse reguleerimisala. Eelnõukohase määrusega kehtestatakse Kaitseväes kaitselendunduse korraldamise nõuded, sealhulgas nõuded:

- 1) õhusõidukitele,

¹⁰ Vt Kaitseväge korralduse seaduse 5. peatükki.

¹¹ Ingl k North Atlantic Treaty Organisation.

¹² Ingl k European Defence Agency.

¹³ Vt Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määrust nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“. Märkus: viiteid Riigi Teatajale ja ELi õigusaktide puhul Eur-Lexile ei ole seletuskirjas eraldi välja toodud, kuid esitatud on viited muudele õigusaktidele, mis ei ole avaldatud Riigi Teatajas või Eur-Lexis.

¹⁴ Kaitsevael on olemas ka asjakohane sertifikaat, mille on väljastanud Lennuamet.

- 2) õhusõidukite käitamisele,
- 3) lennundusjulgestusele,
- 4) kaitselennundusega seotud rajatistele,
- 5) kaitselennundusega tegelevatele isikutele.

Kõik need nõuded tagavad õhusõidukite ohutu käitamise ja üldise lennuohutuse. Samuti kehtestatakse määrusega Kaitseväe õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja - intsidentide uurimise kord Kaitseministeeriumi valitsemisalas.

Oluline on märkida, et volitusnormist tulenevalt kohaldatakse määrust üksnes Kaitseväe õhusõidukite suhtes, kuigi kaitselennundus hõlmab ka teiste Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuste lennundustegevust.¹⁵ Kuna määruse reguleerimisala on kehtestatud LennSiga, ei ole võimalik seda määrust kohaldada Kaitseliidu või Välisluureameti suhtes enne seaduses volitusnormi muutmist.

Määrust kohaldatakse kaitselennunduse õhusõidukite registris olevate mehitatud ja mehitamata õhusõidukite suhtes (§ 1 lõige 2). See tähendab, et määrust kohaldatakse kõikide õhusõidukite suhtes olenemata nende suuruselt või raskuselt või sellest, kas õhusõidukit juhib piloot, kes istub õhusõiduki kokpitis, või asub kaugpiloot maapealses staabis, kontroll- või juhtimispunktis. Teisisõnu kohaldatakse määrust õhusõidukite suhtes, mille andmete kaitselennunduse õhusõidukite registrisse (edaspidi *kaitselelenduse register*) kandmise kohustus on sätestatud selle määrusega (vt § 4 lõige 1). Kaitselelenduse registrisse ei kanta selliseid mehitamata õhusõidukeid¹⁶, mis on konstrueeritud ja mida kasutatakse ainult üks kord (vt § 4 lõige 2). Seega selliste mehitamata õhusõidukite suhtes kõnealust määrust ei kohaldata.

Samuti ei kohaldata määrust sellise seadme või seadeldise suhtes, mis on tegelikult relvasüsteem, kuigi see on valmistatud mehitamata õhusõiduki baasil (vt § 3 lõige 6). Sellisel juhul kohaldatakse sõjaväerelvadele kehtestatud nõudeid. Veel ei kohaldata määrust ankurdatud mehitamata õhusõiduki suhtes¹⁷, sest selline õhusõiduk tegelikult ei lenda ja see võrdsustatakse muude takistustega teiste õhusõidukite jaoks, millega lennatakse. Ankurdatud mehitamata õhusõidukit võidakse kasutada näiteks sidemasti asemel. Määrust ei kohaldata selle mehitamata õhusõiduki suhtes ainult seni, kuni õhusõidukit ankurdatakse. Juhul kui selle mehitamata õhusõidukiga hakatakse uuesti lendama, kohaldatakse ka kõnealust määrust.

Määrust kohaldatakse ka NATO ja teiste välisriikide relvajõudude suhtes, kui välislepinguga või muu rahvusvahelise kokkuleppega ei ole sätestatud teisiti (§ 1 lõige 3). LennSi § 2 lõikes 1 on sarnane säte. Selle sätte mõtet on korratud selleks, et oleks üheselt arusaadav, et NATO liikmesriigi ja teiste välisriikide relvajõudude suhtes kohaldatakse nii LennSi kui ka määrust. Kuna LennSi kohaldatakse kaitselelenduse suhtes piiratud ulatuses, siis on tulevikus peamine õiguslik alus tõenäoliselt kõnealune määrus. Oluline on täpsustada, et mitte ainult välisleping ei ole õiguslik allikas, kus on kirjas kokkulepped, millise riigi õigust missuguses ulatuses kohaldatakse, vaid selleks võivad olla ka muud kokkulepped, näiteks tehniline kokkulepe¹⁸ või

¹⁵ Samas näiteks kaitselelenduse õhusõidukite registrisse kantakse LennSi § 22¹ lõike 1 kohaselt ka Kaitseliidu õhusõidukid.

¹⁶ Mehitamata õhusõiduki sünonüüm eesti keele sõnaraamatu järgi on droon. Drooni nimetust kasutatakse ka igapäevaselt omavahel suheldes, kui räägitakse mehitamata õhusõidukitest. Mehitamata õhusõidukiks võib olla ka muu õhusõiduk kui droon. Mehitamata õhusõiduk on ametlik termin, mistõttu ka selles määruses ja seletuskirjas kasutatakse terminit „mehitamata õhusõiduk“.

¹⁷ Ingl k *tethered unmanned aerial vehicle*.

¹⁸ Ingl k *Technical Agreement* või *Technical Arrangement*.

vastastikuse mõistmise memorandum¹⁹. Kumbki nimetatutest ei ole olemuselt välisleping, kuid mõlema puhul võtavad riigid endale üksteise ees teatud kohustusi.

Tuleb märkida, et LennSi § 2 lõiget 1 ei kohaldata ainult NATO liikmesriikide suhtes, vaid ka kõikide teiste välisriikide suhtes, kes on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) liikmesriigid. Ainus eeltingimus on, et Eestil peab olema sõlmitud selle riigiga välisleping (kokkulepe). Näiteks teeb Eesti sõjalist koostööd mitte ainult NATO liikmesriikidega, vaid ka Soome ja Rootsi, kes ei ole aga NATO liikmesriigid.²⁰ Ent LennS ja määrus peaks hõlmama ka nende riikide kaitselennunduse õhusõidukeid, kui need viibivad Eestis näiteks sõjaväelise väljaõppe ajal, tingimusel, et välislepingu või muu rahvusvahelise kokkuleppega ei ole sätestatud teisiti.

Määrust ei kohaldata mehitatud õhusõiduki stardiks ja maandumiseks kasutatava ajutise ala suhtes, kui selles määruuses ei ole sätestatud teisiti (§ 1 lõige 4). Kaitseväge kasutab ajutisi alasid mehitatud õhusõidukite (peamiselt kopterite) stardiks ja maandumiseks peamiselt sõjaväelise väljaõppe ajal või riigi sõjalise kaitsmise ajal (nt lahingutegevuses). Sellisel juhul ei ole piisavalt aega, et valmistada ette kõikidele õigusaktides sätestatud nõuetele vastavaid alasid lennuki või kopteri stardiks ja maandumiseks. Tegutseda tuleb kiiresti, kuid tagada tuleb siiski lennuohutus ning asjakohased sätted on määrusega ka kehtestatud (vt 7. peatükki).

Paragrahvi 1 lõikega 5 nähakse ette, et Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik võib selles määruuses sätestatule lisaks kehtestada asutusesiseseid täpsustavaid nõudeid. See tähendab, et Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik võib kehtestada rangemad nõuded kui määruuses, kuid ta ei või neid leevendada. Praeguse tava järgi on nii paljuski tehtud: on kehtestatud eri käsiraamatuid, standardtegevusjuhendeid ja muid juhendeid, mille alusel Kaitseväes igapäevaselt tegutsetakse. Mõne juhendi koostamise ja täitmise kohustus sätestatakse samuti selle määrusega (vt näiteks §-d 66, 75, 91).

Paragrahvis 2 on esitatud mõisted. Eraldi mõistena on toodud välja üksnes need, mida ei ole LennSis ega üheski ELi määruuses sätestatud või mida on määruse parema rakendamise tagamiseks täpsustatud. Sellised mõisted on järgmised.

Kaitselennundus on Kaitseväge üks tegevus riigikaitseülesannete täitmisel (**punkt 1**). Kaitselennunduse mõiste puudub LennSis, mistõttu peeti eelnõu koostamise käigus oluliseks seda mõistet määruuses selgitada. Kaitselennundus hõlmab lennundustegevust, lennundusjulgestust ja järelevalvet²¹ nende üle. Kaitseväge korralduse seaduse (edaspidi KKS) § 2 lõike 1 kohaselt on Kaitseväge sõjaväeliselt korraldatud valitsusasutus Kaitseministeeriumi valitsemisalas. KKS §-s 3 on sätestatud Kaitseväge ülesanded, mille hulka kuuluvad muu hulgas riigi sõjaline kaitsmine ja osalemine kollektiivses enesekaitstes ning nendeks valmistumine. Kaitseväge väeliigid on maavägi, merevägi ja õhuvägi (KKS § 11 lõige 2). Kaitseväge põhimääruse²² § 18 lõike 2 kohaselt on õhuväge põhiülesanneteks muu hulgas korraldada lennundusjulgestust Kaitseministeeriumi valitsemisalas, osaleda NATO integreeritud õhukaitseüsteemis, korraldada lennundustegevust Kaitseväes, käitada lennuvälja ja osutada lennuväljateenust. Riigikaitseülesanneteks on eelkõige riigikaitse seaduse § 5 lõike 1 kohaselt

¹⁹ Ingl k *Memorandum of Understanding* (MoU).

²⁰ Soome ja Rootsi on ELi liikmesriigid, kuid ei Euroopa Liidu leping ega Euroopa Liidu toimimise leping sätesta kollektiivse enesekaitse klauslit (on sõjaline koostöö). Küll aga on see sätestatud ÜRO harta artiklis 51 (Soome ja Rootsi on ÜRO liikmed).

²¹ Nagu varem nimetatud, ei reguleerita selle määrusega järelevalvet, sest seda saab teha üksnes seadusega.

²² Vabariigi Valitsuse 21. juuni 2018. a määrus nr 45 „Kaitseväge põhimäärus“.

riigikaitse eesmärgi saavutamiseks vajalikud ülesanded, seega ülesanded Eesti riigi iseseisvuse ja sõltumatuse, maa-ala, territoriaalvete ja õhuruumi terviklikkuse ning põhiseadusliku korra säilitamiseks.

Kaitselendunduse õhusõiduk on riiklik õhusõiduk, mida Kaitsevägi kasutab peamiselt riigikaitseülesannete täitmiseks (**punkt 2**). Kaitselendunduse õhusõidukiks loetakse sellist õhusõidukit, mis on registreeritud kaitselendunduse registris. Selline õhusõiduk võib kuuluda Kaitseväele, olla üüritud või renditud või liisitud või muul viisil antud Kaitseväele kasutada. Juhul kui Kaitsevägi tellib eraõiguslikult isikult veeteenust, ei peeta sellist õhusõidukit kaitselendunduse õhusõidukiks, kuigi see õhusõiduk võib täita riigikaitseülesannet ja lennata riikliku lennuna. Seda põhjusel, et sellisel juhul ei lenda õhusõidukiga mitte Kaitseväes töötav piloot, vaid selle ettevõtja piloot ning mehitamata õhusõiduki puhul ettevõtja kaugpiloot²³.

Kaitseväe lennupiloot või kopteriväljak on ainult Kaitseväe valduses ja kasutuses olev lennupiloot või kopteriväljak, mis teenindab põhiliselt Kaitseväe, NATO liikmesriikide relvajõudude ja teiste riikide relvajõudude, kellega Kaitsevägi teeb sõjalist koostööd, õhusõidukeid.

Lennuülesanne on riikliku õhusõiduki lennule ja lennumeeskonnale püstitatud eesmärk ja meetod (**punkt 6**). Teisisõnu on lennuülesanne kaitsevälasele või Kaitseväega töölepingulises suhtes olevale töötajale antud ülesanne, sealhulgas riigikaitseülesanne, mille täitmine eeldab ka õhusõidukiga lendamist. Oluline ei ole see, kas õhusõiduk on mehitatud või mehitamata õhusõiduk.

Operatiivne lennuliiklus on kaitselendunduses kasutatavate õhusõidukite lennuliiklus, mis toimub määruses kehtestatud nõuete kohaselt (**punkt 8**).²⁴ Riigikaitseülesandega lennu (Kaitseväe operatiivlennu) korral kasutatakse kas GAT- või OAT-lennureegleid või osaliselt mõlemaid, sõltuvalt lennuülesandest, kohast ja ajast, millal lennuülesannet täidetakse.

Kopteriplats (ingl k *helipad*) on helikopteri maandumiseks ja startimiseks kavandatud ala, mis võib olla tähistatud või tähistamata ning mis ei ole kopteriväljak (**punkt 3**). Kaitseväes on enamiku struktuuriüksuste juures kasutusel vähemalt üks või mitu kopterite maandumiseks ja startimiseks kavandatud ala, mis ei vasta kopteriväljaku²⁵ (ingl k *heliport*) mõistele ning mida ei saa või ei ole mõttekas välja ehitada kopteriväljakuks. Lennuohutuse tagamise eesmärgil on vaja siiski kehtestada määrusega miinimumnõuded ka sellisele platsile, et struktuuriüksused, kelle territooriumil selline plats asub, oskaksid kopteriplatsi hooldada ning arvestada oma territooriumi planeerimisel, et kopteriplatsi vahetusse lähedusse ei planeeritaks kõrgeid ehitisi ega istutada puid, mis takistaksid kopteritel maanduda ja startida. Kaitseväes kasutatakse muu

²³ Vt mõistet raammääruse 2018/1139 artikli 3 punktist 31.

²⁴ LennSi § 42⁶ käsitleb operatiiv-teenistuslikku lennutegevust. Selle üks osa on OAT-lennureeglite kehtestamine käsiraamatutena. Operatiiv-teenistuslikuks lennuks peetakse ka militaarlendu, kuid ei ole selge, kas militaarlend on LennSi § 7² kohane kaitselendunduse osa või mitte, sest see lend on sama lennustaatusena nagu Politsei- ja Piirivalveameti ning Kaitsepolitsei ameti lend. Seega on tegemist pigem lennuga, kui Kaitsevägi on kaasatud näiteks Politsei- ja Piirivalveameti ülesannete täitmisesse. Ka 27. mail 2005. aastal Riigikogus vastu võetud LennSi muutmise seaduse seletuskirja kohaselt on see paragrahv mõeldud Piirivalve Lennusalga jaoks, mis on tänaseks Politsei- ja Piirivalveameti üks struktuuriüksus ja ei ole seega kaitselendunduse osa. Hiljem on küll sätet muudetud, kuid ei ole laiendatud selle kohaldamisala, samuti on see säte lisatud seadusesse hiljem kui kaitselendundust käsitlev § 7² (mis on lisatud LennSi 2004. aastal).

²⁵ *Kopteriväljak* on piiratud varustuse ja mõõtmega maa- või veeala koos ehitiste, seadmete ja varustusega, mis on ette nähtud õhusõidukite saabumiseks, väljumiseks ja maal või veel liikumiseks (LennSi § 34 lõige 3).

hulgas kopteriplatside rajamiseks, kasutamiseks ja märgistamiseks NATO standardit „Doktriin helikopterite kasutamise kohta maismaa operatsioonides – ATP-49“ (STANAG 2999)²⁶.

Lennuvälja lähiala on lennuvälja territoorium ja selle vahetu lähedus, mis on kindlaks määratud ning ulatub maapinnast kuni määratud piirkõrguseni (**punkt 5**). ELi õiguses on määratletud üksnes lähiala mõiste: Euroopa Komisjoni rakendusmääruse²⁷ nr 923/2012 (edaspidi *komisjoni määrus 923/2012*) artikli 2 punkti 61 järgi kontrollitav õhuruum, mis ulatub maapinnast kuni määratud piirkõrguseni. Lennuvälja lähiala on näiteks kopteritel harilikult üks meremiil, lennukitel viis meremiili ja hävituslennukitel kümme meremiili. Kõnealuses määruses mõeldakse lennuvälja lähiala all ka lennuvälja territooriumi, mistõttu on oluline täpsustada, mis on lennuvälja lähiala, sest komisjoni määruse 923/2012 kohane mõiste jääb selles osas ebapiisavaks.

Kvaliteedijuhtimissüsteem on meetmete kogum, mille abil organisatsioon (praegusel juhul Kaitseväge) tuvastab oma eesmärgid ja määrab kindlaks soovitud tulemuste saavutamiseks vajalikud protsessid ja ressursid (**punkt 4**). Kuna Kaitseväes on õhuväele pandud ülesandeks käitada lennuvälja ja osutada lennuväljateenust, mis eeldab ka aeronavigatsiooniteenuse osutamist, on nende ülesannete edukaks täitmiseks vaja kasutusele võtta kvaliteedijuhtimissüsteem koos ohutusjuhtimissüsteemiga. Kvaliteeti võiks defineerida kui nõuete kogumit, mis rahuldab organisatsiooni püstitatud või oletatavaid vajadusi.

*Ohutusjuhtimissüsteem*²⁸ on süsteemsete meetmete kogum ohutuse tagamiseks, sealhulgas organisatsiooniline struktuur, vastutusosalad, tegevussuunad ja protseduurid (**punkt 7**). Ohutusjuhtimissüsteemi eesmärk on tagada ohutus ja luua olukord, kus inimeste või vara kahjustamise võimalus väheneb ja hoitakse vastuvõetaval tasemel või sellest madalamal jätkuva ohu kindlakstegemise ja ohu riskijuhtimise abil.

Standardtegevusjuhend on dokument, millega kehtestatakse lennutegevusest tulenevaid riske arvesse võttes kindla tegevuse jaoks kaitselendundusega tegelevale isikule juhised ja õhusõiduki tehnilised nõuded (**punkt 9**). Samuti võidakse kehtestada nõuded rajatistele (näiteks mehitamata õhusõiduki stardiplatvormile). Standardtegevusjuhend (edaspidi *STJ*) on oma olemuselt sarnane lendunduses kasutatava käsiraamatuga, kuid see võib olla veelgi põhjalikum. Näiteks nähakse määrusega ette, et teatud liiki mehitamata õhusõiduki tehnilised nõuded ja mehitamata õhusõiduki käitamise muud nõuded (nt nõuded rajatistele) kehtestatakse STJiga.

Paragrahvis 3 käsitletakse õhusõidukite jagunemist. **Lõike 1** järgi jagunevad Kaitseväes kasutatavad õhusõidukid mehitatud õhusõidukiteks ja mehitamata õhusõidukiteks (nt droonid). *Õhusõiduk* on aparaat, mis püsib atmosfääris õhu vastumõjul, välja arvatud maa- või veepinnalt põrkunud õhu vastumõjul.²⁹ *Mehitatud õhusõiduk* on õhusõiduk, mida juhivad piloot, kes istub õhusõiduki kokpitis, näiteks lennuk ja helikopter. Raammääruse 2018/1139 artikli 3 punkti 30 kohaselt on *mehitamata õhusõiduk* õhusõiduk, mis lendab või on projekteeritud lendamiseks autonoomselt või kaugjuhtimisel nii, et selle pardal ei ole pilooti. Mehitamata õhusõiduk on

²⁶ Ingl k „Use of Helicopters in Land Operations Doctrine“.

²⁷ Euroopa Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid 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 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1–66).

²⁸ Ingl k *safety management system*.

²⁹ LennSi § 5 lõige 1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 2018/1139 artikli 3 punkti 28 kohaselt on õhusõiduk seade, mille tõstejõud atmosfääris moodustub õhu vastumõjul, välja arvatud maapinnalt põrkunud õhu vastumõjul.

näiteks DJI droon. Mehitamata õhusõiduki juhti nimetatakse kaugpiloodiks. *Kaugpiloot* on füüsiline isik, kelle ülesanne on mehitama õhusõiduki ohutu juhtimine kas manuaalsete juhtimiseseadmete abil või automaatjuhtimisel lendava mehitamata õhusõiduki puhul selle lennutrajektoori jälgimine ning valmisolek igal ajal sekkuda ja lennutrajektoori muuta.³⁰

Mehitamata õhusõidukid jagunevad kolme kategooriasse: I, II ja III kategooria (§ 3 lõige 2). Mehitamata õhusõidukite eristamist on vaja seetõttu, et need on väga erineva suuruse ja erinevate omadustega, mis nõuavad ka kaugpiloodilt erioskusi ja -teadmisi. Näiteks mehitamata õhusõiduk võib olla mõne sentimeetrise läbimõõduga, aga ka nüüdisaegsete suurte reisi- või transpordilennukite suurune (tiivaulatusega kuni mõnikümmend meetrit). Mehitamata õhusõidukite jaotuse aluseks on EKAs ja NATOs välja töötatud juhendid nende lennukõlblikkuse hindamise nõuete ja vajalikkuse kohta ning kaugpilootide koolitamise kohta.

I kategooria mehitamata õhusõidukiga on tegemist juhul, kui täidetud on kõik järgmised tingimused (§ 3 lõige 3).

Esiteks on selle õhusõiduki maksimaalne õhkutõusmise mass³¹ alla 25 kg. See tähendab, et õhkutõusmise mass on 0–24,99 kg ehk ei ole 25 kg või rohkem. Oluline on vahet teha mehitamata õhusõiduki enda massil ja õhkutõusmise massil. Need on erinevad ning üldiselt on õhkutõusmise mass õhusõiduki enda massist suurem. Näiteks 25 kg kaaluv mehitamata õhusõiduk kuulub suure tõenäosusega juba II kategooriasse, sest selle õhkutõusmise mass on suurem kui 25 kg ja seega ei ole juba esimene tingimus täidetud.

Teiseks ei lennata selle õhusõidukiga kõrgemal kui 500 jalga (152 meetrit) maa- või veekogupinnast või 164 jalga (50 meetrit) fikseeritud ehk püsivalt paigaldatud takistusest. Selline püsivalt paigaldatud takistus on näiteks hoone, mast või puu. See tähendab, et selle mehitamata õhusõidukiga lennatakse ainult kontrollimata õhuruumis ja üldjuhul nii, et kaugpiloot näeb mehitamata õhusõidukit. Juhul, kui lennatakse ainult kontrollimata õhuruumis, on kaugpiloodil vaja läbida kaugpiloodi algkoolitus.³²

Kolmandaks lennatakse mehitamata õhusõidukiga nii, et õhusõiduk on pidevalt kaugpiloodile silmaga nähtav, sealjuures võib kaugpiloot kasutada abilit silmside säilitamiseks õhusõidukiga. See tähendab, et mehitamata õhusõiduk peab olema nähtav kas kaugpiloodile endale või tema abilisele, kellega ta on raadioside või muul viisil ühenduses, olenemata sellest, kas mehitamata õhusõidukil on kaamera, mille pilti ta saaks jälgida. Teisisõnu lennatakse ainult VLOS (ingl k *visual line of sight*) tingimustes ehk visuaalse vaatevälja tingimustes.

Neljandaks on mehitamata õhusõidukil madal käitamise riskitase. See tähendab, et sellist õhusõidukit kasutatakse ainult nende ülesannete täitmisel, mille riskitase on madal. Näiteks ei ole läheduses teisi mehitamata õhusõidukeid ja oht, et õhusõiduk alla kukutatakse, on olematu või väike, kuna õhusõiduk on inimese vaateväljas ja selle asukoht on teada.

I kategooria mehitamata õhusõidukite hulka kuuluvad paljud mehitamata õhusõidukid, mida saavad kõik isikud osta tavalisest kauplusest³³ (kui tarbijatele müüdavat mehitamata õhusõidukit). Need võivad olla lennuk-tüüpi või propelleritega, mis tõusevad vertikaalselt õhku, ning enamasti kasutavad need elektrienergiat, mis saadakse akudelt. I kategooria

³⁰ Raammääruse 2018/1139 artikli 3 punkt 31.

³¹ Ingl k *maximum take-off mass* (MTOM).

³² Kaugpiloodi koolituste kohta vaata täpsemalt selgitusest eelnõu §-de 81 ja 89 kohta.

³³ Vt nt droon.ee, klick.ee, photopoint.ee, euronics.ee, droonimaailm.ee, noortehnik.ee.

mehitamata õhusõidukid kuuluvad EKA koostatava juhendi jaotuse järgi „Open“ kategooriasse. I kategooria mehitamata õhusõiduk on näiteks DJI Phantom 4, Parrot Disco, AeroVironment RQ-11 Raven.

II kategooria mehitamata õhusõidukiga on tegemist siis, kui täidetud on kõik järgmised tingimused (§ 3 lõige 4).

Esiteks on selle õhusõiduki maksimaalne õhku tõusmise mass alla 150 kg. See tähendab, et selle õhku tõusmise mass on vahemikus 0–149,99 kg ehk ei ole 150 kg või rohkem. II kategooriasse kuuluvad ka kõik need mehitamata õhusõidukid, mille õhku tõusmise mass on küll alla 25 kg, kuid vähemalt üks ülejäänud kolmest tingimusest ei ole täidetud. Näiteks on sellel õhusõidukil suhteliselt kõrge käitamise riskitase. Sellest tulenevalt on ka II kategooria mehitamata õhusõidukite õhku tõusmise mass 0–150 kg, mitte 25–150 kg.

Teiseks lennatakse selle õhusõidukiga nii kontrollimata kui ka kontrollitavas õhuruumis, kuid ei lennata kõrgemal lennukõrgusest FL195. See tähendab, et sellise mehitamata õhusõidukiga võib lennata kuni 19 500 jala (5943 meetri) kõrguseni. Kaugpiloodil ei pea õhusõidukiga olema silmsidet ehk see ei pea olema kaugpiloodi vaateväljas ning õhusõiduki asukoht tuvastatakse harilikult GPSi või kaamerast tuleva pildi järgi. Nii kõrgel lendamine nõuab juba lisaoskusi ja -teadmisi, seetõttu peab kaugpiloodil olema läbitud peale algkoolituse veel kaugpiloodi 1., 2., või 3. taseme koolitus, sõltuvalt sellest, millise mehitamata õhusõidukiga, kui kõrgel ja kus (kas kontrollitud või kontrollimata õhuruumis, eraldatud õhuruumis vms) ta lendab ning mis on tema lennuülesanne.³⁴

Kolmandaks on sellisel mehitamata õhusõidukil suhteliselt kõrge riskitase. See tähendab, et sellist õhusõidukit kasutatakse nende ülesannete täitmisel, mille riskitase on suhteliselt kõrge. Näiteks võib läheduses olla teisi mehitamata õhusõidukeid ja esineb oht, et õhusõiduk kukutatakse alla. Riskitaset suurendab ka asjaolu, et mehitamata õhusõiduk võib olla mitme kilomeetri kaugusel, mistõttu ei pruugi kaugpilood saada õigel ajal reageerida, kui mingi ootamatu õhusõidukile ohtu kujutav takistus või muu sarnane asi ette tuleb, sest tema vaateväli piirdub ainult õhusõiduki edastatava pildiga.

Neljandaks koostatakse vajaduse korral mehitamata õhusõidukiga lendamiseks eelnevalt STJ, et vähendada käitamise riskitaset, ja käitaja saab pärast STJ heakskiitmist lennata kehtestatud STJ kohaselt iseseisvalt. Põhimõtteliselt tähendab see, et koostatakse stsenaarium kas sõjaväelise väljaõppe jaoks või muuks sarnaseks juhuks, kuidas mehitamata õhusõidukit kasutada teatud situatsioonides (nt lahingutegevuses), mida teha, kui õhusõiduk on avastatud, ja nii edasi. Samuti ei pea kaugpilood iga kord küsima luba, vaid võib kehtestatud STJ nõudeid järgides lennata.³⁵

II kategooria mehitamata õhusõidukite hulka kuuluvad nii tavalisest kauplusest soetatavad mehitamata õhusõidukid kui ka spetsiaalselt mingiks (sõjaliseks) ülesandeks valmistatud mehitamata õhusõidukid. Need võivad olla lennuk-tüüpi või propelleritega, mis tõusevad vertikaalselt õhku, ning peamiselt kasutavad need energiaallikana kas akusid või vedelkütust (nt bensiini). II kategooria mehitamata õhusõidukid kuuluvad EKA koostatava juhendi jaotuse järgi peamiselt „Specific“ kategooriasse. II kategooria mehitamata õhusõiduk on näiteks DJI Mavic Pro, Thread Stream C ja AAI RQ-7 Shadow. Kullerdronid võivad samuti kuuluda sellesse kategooriasse.

³⁴ Täpsemad koolitusnõuded kaugpilootidele määratakse standardsetes tegevusjuhendites (STJid).

³⁵ See ei tähenda, et lennuplaani või operatsioonilist lennuplaani ei ole vaja koostada ega esitada, kui see on nõutav.

III kategooria mehitamata õhusõidukiga on tegemist juhul, kui täidetud on kõik järgmised tingimused (§ 3 lõige 5).

Esiteks on selle õhusõiduki õhkutõusmise mass alates 150 kilogrammist. See tähendab, et üldjuhul on tegemist mitme- kuni mõnekümnemeetrise tiivaulatusega lennuk-tüüpi mehitamata õhusõidukiga. Üldjuhul piisab juba õhkutõusmise massist, et lugeda see mehitamata õhusõiduk III kategooriasse kuuluvaks. Ülejäänud kaks nõuet põhimõtteliselt kaasnevad, kuid ei ole nii määravad, kui seda oleksid sarnased nõuded I või II kategooria mehitamata õhusõiduki puhul.

Teiseks on mehitamata õhusõidukil kõrge käitamise riskitase. Kuna see õhusõiduk on oma mõõtmetelt suur, siis on see mõeldud läbima pikki vahemaid ning on võimeline lendama sadu või isegi tuhandeid kilomeetreid, mis tähendab muu hulgas seda, et kaugpiloot saab õhusõidukit kontrollida üksnes nende andmete ja pildi abil, mida õhusõiduk talle juhtimiskeskusesse saadab. See suurendab ka käitamise riski.

Kolmandaks on sellisel mehitamata õhusõidukil kehtiv lennukõlblikkuse sertifikaat. Oma suuruse ja funktsioonide võimaluste rohkuse tõttu on sellised mehitamata õhusõidukid mehitatud õhusõidukitega sarnased. Sellest tulenevalt kehtestatakse neile sarnased nõuded mehitatud õhusõidukitega, sealhulgas lennukõlblikkuse kontrollimise nõue. Selleks et sellise õhusõidukiga lennata võiks, peab sellel olema tehtud esmane või jätkuv lennukõlblikkuse kontroll ja kehtima lennukõlblikkuse sertifikaat.

Nagu eespool juba öeldud, on III kategooria mehitamata õhusõiduk enamasti lennuk-tüüpi õhusõiduk, mis kasutab energiaks vedelkütust (nt bensiini). Paljusid selliseid mehitamata õhusõidukeid kasutatakse vaatlemiseks ja luuramiseks ning nende pardal või küljes võivad olla ka relvad või muu lahinguvarustus, sealhulgas raketid või pommid kas enesekaitseks või kindla ülesande täitmiseks. III kategooria mehitamata õhusõidukid kuuluvad EKA koostatava juhendi järgi „Certified“ kategooriasse. III kategooria mehitamata õhusõiduk on näiteks Northrop Grumman MQ-8 Fire Scout, General Atomics MQ-9 Reaper, Northrop Grumman RQ-4 Global Hawk.

Mehitamata õhusõidukiks ei loeta sellist seadet, mis on konstrueeritud mehitamata õhusõiduki baasil ja kannab lahingumoonat, mida ei saa seadme küljest täielikult eemaldada (§ 3 lõige 6). Sellise seadme näiteks on nn kamikaze-droonid, kus lõhkeseade on õhusõiduki osa, samuti on selle juhtimispuul teistsugune kui tavalistel mehitamata õhusõidukitel. Selline seade on oma olemuselt relvasüsteem ja see loetakse sõjarelvade, sealt omakorda edasi sõjaväerelvade hulka. Seda relvasüsteemi käideldakse Kaitseministeeriumi valitsemisalas kaitseministri 9. juuli 2018. a määruse nr 9 „Sõjaväerelvade, nende laskemoona ja lahingumoonat käitlemise ning üleandmise kord“ alusel.³⁶

Paragrahvi 4 lõikega 1 kehtestatakse kohustus kanda kõikide õhusõidukite andmed kaitselendunduse õhusõidukite registrisse. LennSi § 22¹ käsitleb kaitselendunduse õhusõidukite registri teemat, sätestades, mis on kaitselendunduse õhusõidukite register ja kes on selle vastutav töötleja, samuti on olemas volitusnorm kaitselendunduse õhusõidukite registri põhimääruse koostamiseks. Puudu on kohustus kanda õhusõidukite andmed kaitselendunduse

³⁶ Juhul, kui seda käitlevad eraõiguslikud isikud, tuleb järgida relvaseaduse asjakohaseid sätteid (peamiselt 11¹. peatükk) ja kaitseministri 10. juuli 2018. a määrust nr 11 „Sõjarelvade, laskemoona ja lahingumoonat käitlemise nõuded ja kord“.

registrisse sarnaselt tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukitega³⁷, see on praegu üksnes tuletatav kaitseennunduse registri mõiste kaudu. Eelnõuga see lünk täidetakse ja kohustatakse Kaitseväge kandma nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukid kaitseennunduse registrisse. Praegu reguleerib andmete kandmist kaitseennunduse registrisse kaitseministri 3. augusti 2009. a määrus nr 28 „Kaitseennunduse õhusõidukite registri asutamine ja pidamise põhimäärus“. Nimetatud määrust on plaanis muuta seoses mehitamata õhusõidukite andmete registrisse kandmise kohustuse tekkimisega.

Kaitseennunduse registrisse ei pea kandma andmeid sellise mehitamata õhusõiduki kohta, mida kasutatakse ainult sõjaväelisel väljaõppel ühekordse sihtmärgina (§ 4 lõige 2). Need õhusõidukid võivad kuuluda mistahes kategooriasse, kuid oluline on, et need oleksid relvasüsteemide radaritele ja vaatlusseadmetega nähtavad. Kuna need soetatakse üksnes sellel ühel eesmärgil ja neid kasutatakse ainult üks kord, ei ole selliste mehitamata õhusõidukite andmete kaitseennunduse registrisse kandmine mõttekas. See suurendaks ainult Kaitseväge töökoormust – esmalt on vaja andmed kanda registrisse ja seejärel üsna pea uuesti need andmed kustutada. Samuti ei pea nendele mehitamata õhusõidukitele peale kandma riikkondsuse tunnust (sest nende andmeid ei kanta kaitseennunduse registrisse).

Paragrahvides 5 ja 6 käsitletakse õhusõidukite märgistamist: §-s 5 sätestatakse kohustus kanda õhusõidukile riikkondsuse tunnus ning §-s 6 muud andmed, nagu registreerimisnumber ja mehitamata õhusõidukite puhul ka kontaktandmed.

Kõikidel kaitseennunduse registris olevatel (nii mehitatud kui ka mehitamata) õhusõidukitel peab olema riikkondsuse tunnus (§ 5 lõige 1). Riikkondsuse tunnuseks on õhuväel Eesti lipu värvides võrdkülgne kolmnurk (§ 5 lõige 2), mille täpsema kirjelduse ja kasutamise korra leiab kaitseministri 19. novembri 2018. a määruse nr 18 „Kaitseväge sümbolite kirjeldus ja kasutamise kord“ § 5 lõikest 1 ja lisast 5. Teised Kaitseväge struktuuriüksused kasutavad riikkondsuse tunnuseks selle eelnõu lisas 1 kirjeldatud Eesti lipu värvides ringikujulist märki (§ 5 lõige 3). Sama kujuga märki kantakse Kaitseväge vormiriietuse mütsil ja samuti on see Kaitseväge julgeolekuala tähisel. Õhuväes kasutatav kolmnurk on konkreetselt õhuväe sümbol, mistõttu Kaitseväge arvates peaks see jääma ainult õhuväe sümboliks. Sellepärast võetakse teiste struktuuriüksuste jaoks kasutusele teistsugune riikkondsuse tunnus. Kuna teistel struktuuriüksustel ei ole praegu ega plaanita ka lähiajal soetada muid õhusõidukeid kui ainult mehitamata õhusõidukeid, siis kasutatakse ringikujulist märki õhusõiduki märgistamiseks.

Peale riikkondsuse tunnuse tuleb mehitatud õhusõidukile kanda ka kaitseennunduse registrist antav registreerimisnumber (§ 6 lõige 1). Lennuki registreerimisnumber koosneb *L*-tähest ja kahekohalisest numbrist (näiteks *L-99*). Lennukile kantakse siiski ainult numbrid, tähte ei kanta. Kopteri registreerimisnumber koosneb *K*-tähest ja kahekohalisest numbrist (näiteks *K-99*). Kopterile kantakse sarnaselt lennukiga ainult number, tähte ei kanta.

Mehitamata õhusõidukile kantakse peale riikkondsuse tunnuse veel kontaktandmed (§ 6 lõige 2). Kontaktandmetena ei pea kirjutama üksuse nimetust ega isikute nimesid. Piisab ka näiteks Kaitseväge või selle üksuse üldisest e-posti aadressist ja telefoninumbrist või siis registri volitatud töötleja ehk õhuväe kontaktandmed (see on Kaitseväge enda otsustada, kuidas ja millised kontaktandmed mehitamata õhusõidukitele kantakse). Andmed ei pea olema õhust nähtavad, vaid loetavad näiteks poole meetri kauguselt või keskmiselt lugemiskauguselt. Erandina on lubatud vajaduse korral kontaktandmed eemaldada, kui riiki kaitstakse sõjaliselt,

³⁷ Vt LennSi § 17 lõige 1.

eemaldada aga ei ole lubatud riikkondsuse tunnust. Riikkondsuse tunnuse eemaldamine võib põhjustada segadust nii omade kui ka liitlaste hulgas, sest ei ole aru saada, kellele mehitamata õhusõiduk kuulub (st et see kuulub Kaitseväele, mitte suvalisele isikule või vastasele).

2. peatükk. Nõuded õhusõidukile ja õhusõiduki hooldamine

Teine peatükk käsitleb nõudeid õhusõidukile ja selle hooldamist. Määruse teksti lugemise lihtsustamiseks on peatükk jagatud kolmeks jaoks: esimeses jaos on nõuded mehitatud õhusõidukitele, teises jaos mehitamata õhusõidukitele ning kolmandas jaos on nõuded kõikide õhusõidukite hooldamisele ja hooldamist tegevale juriidilisele isikule (organisatsioonile). Nõuded lennundustehnilisele töötajale (ehk rahvakeeles tehnikule) on sätestatud 8. peatükis.

1. jagu. Nõuded mehitatud õhusõidukile

Paragrahv 7 kehtestatakse, millistele nõuetele peavad vastama Kaitseväes kasutatavad (mehitatud) õhusõidukid. Need õhusõidukid võivad olla kas Kaitseväe soetatud, liisitud, üüritud, renditud või muul viisil Kaitseväe valduses ja nende andmed on kaitse lennunduse registris. Oluline on märkida, et Kaitseväe valduses olevaks õhusõidukiks ei loeta sellist õhusõidukit, millega osutatakse Kaitseväele teenust. Teenuse osutamisega on tegemist, kui näiteks Kaitsevägi soovib saata sõdurid missioonile ja tellib Nordicalt lennu punktist A punkti B. Sellisel juhul on Nordica selle õhusõiduki valdaja ja lennuki andmed on kantud Lennuameti juures peetavasse tsiviillennunduse registrisse ning selle määruse nõudeid ei kohaldata.

Kaitseväes kasutusele võetav mehitatud õhusõiduk peab vastama EKA kehtestatud dokumendile „Sõjalise otstarbega õhusõiduki, sellega seotud toodete, osade ja seadmete ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimine“³⁸ (EMAR³⁹ 21). EMAR 21 viimane versioon on heaks kiidetud 2016. aasta oktoobris ja see on suhteliselt sarnane Euroopa Komisjoni määrusega nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad⁴⁰ (edaspidi *komisjoni määrus 748/2012*). Õhusõiduk võib vastata ka komisjoni määruse 748/2012 I lisa jaos A sätestatud nõuetele.

Määrusega antakse valida, kumma dokumendi nõudeid peab täitma. Üldjuhul järgitakse EMAR 21 nõudeid, kui aga näiteks üüritakse lennuk ja sellel on eelnevalt olemas ELi lennukõlblikkussertifikaat või lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat ning lennukit ei plaanita ümber ehitada (näiteks lisada relvad tiibade alla vms), võib järgida ka komisjoni määruse 748/2012 nõudeid, sest õhusõiduk on algselt valmistatud ja kasutusele võetud nende nõuete järgi ja ei ole mõttekas õhusõidukit sellepärast ümber ehitada lasta, et see ei vasta täielikult EMAR 21 nõuetele, kuid rahuldab Kaitseväe vajadusi.

EMAR 21 ja komisjoni määruse 748/2012 erinevuste näiteks on õhusõiduki tekitatav müra, mille taset sõjalise kasutusega õhusõidukite puhul järgima ei pea. Samuti ei laiene sõjalise otstarbega õhusõidukile lämmastikoksiidide heitkoguste vähendamise nõue. Võrreldes määrusega ei käsitle EMAR 21 kergeid mehitatud õhusõidukeid (ELA1 ja ELA2), kuna need

³⁸ Ingl k „Certification of Military Aircraft and Related Products, Parts and Appliances, and Design and Production Organisations“.

³⁹ Ingl k „European Military Airworthiness Requirements“, eesti k „Euroopa sõjalised lennukõlblikkuse nõuded“.

⁴⁰ ELT L 224, 21.08.2012, lk 1–85.

ei kuulu reeglina tüüpiliste sõjalise otstarbega õhusõidukite hulka. EMAR 21 kehtestab muu hulgas sõjalise õhusõiduki tüüpsertifikaadi hoidjale kohustuse integreerida relvasüsteemid õhuplatvormiga.

Peale nimetatud dokumentide järgitakse vajaduse korral ka asjakohaste NATO standardite nõudeid.⁴¹

Paragrahvis 8 kehtestatakse õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse kontrollimise nõuded. Esmast lennukõlblikkust kontrollitakse kõikide mehitatud õhusõidukite puhul, mille Kaitsevägi kasutusele võtab, olenemata sellest, kas õhusõiduk on tegelikkuses uus või kasutatud (Kaitsevägi käsitleb seda kui uut õhusõidukit).

Kui Kaitsevägi soovib kasutusele võtta uue mehitatud õhusõiduki, tuleb enne teha esmane lennukõlblikkuse kontroll. Selleks kontrollitakse vähemalt järgmisi allpool esitatud dokumente ja teavet (**§ 8 lõige 1**).⁴² Oluline on märkida, et „vähemalt“ tähendab siinkohal, et tegemist on lahtise loeteluga ja et loetelus esitatu on miinimum, mida peab kontrollima.

Esiteks kontrollitakse nõuetele vastavuse deklaratsiooni, kui õhusõiduk soetatakse otse valmistaja käest. Nõuetele vastavuse deklaratsiooniga loetakse võrdseks ka ettevõtja või asutuse, kellelt õhusõiduk soetatakse, allkirjastatud kinnitus, et soetatava õhusõiduki konstruktsioon vastab projektile, mille on pädev asutus kinnitanud. Pädev asutus on Lennuameti sarnane asutus⁴³, see tähendab, et kui näiteks (tsiviil)lennuk oleks valmistatud Eestis, peaks Lennuamet projekti kinnitama. Deklaratsiooni puudumise korral sobib (tsiviil)lennuki puhul ka Lennuameti kinnitus selle kohta, et soetatava õhusõiduki konstruktsioon vastab projektile.⁴⁴

Nõuetele vastavuse deklaratsioon peab olema väljastatud kas: 1) komisjoni määruse 748/2012 või EMAR 21 punkti 21.A.163 alapunkti b kohaselt või 2) komisjoni määruse 748/2012 või EMAR 21 punkti 21.A.130 kohaselt koos sama punkti alapunktis d sätestatud kinnitusega (**§ 8 lõige 2**). See tähendab, et deklaratsioon peab olema väljastatud teatud vorminõudeid täites. Komisjoni määruse 748/2012 kohane deklaratsiooni vorm on nimetatud määruse VIII liites.⁴⁵ EMAR 21 punktis 21.A.163 on sätestatud, et kui tegemist on tervikliku õhusõidukiga ja koos taotlusega on esitatud vormi nr 52 kohane nõuetele vastavuse deklaratsioon, võib väljastada lennukõlblikkuse sertifikaadi ilma edasise kontrollita.⁴⁶ EMAR 21 punktis 21.A.130 on sätestatud nõuetele vastavuse deklaratsiooni (ingl k *Statement of Conformity*) nõue. See deklaratsioon peab olema vormil nr 52 ja selle peab omakorda olema kinnitanud pädev asutus pärast kontrollimist, et õhusõiduk, selle osad ja komponendid vastavad projektile ning on õhusõiduki käitamiseks ohutud.⁴⁷

Teiseks kontrollitakse kaalumis- ja tsentreerimistunnistust. See tähendab, et kontrollitakse õhusõiduki konfiguratsiooni ja veendutakse selles, et sellele konkreetsele konfiguratsioonile on üldse tootja või pädev struktuuriüksus loa andnud. Kuna ekspluatatsiooni käigus paigaldatakse

⁴¹ Näiteks STANAG 3224 („Aircraft Interior and Exterior Lighting, Night Vision Goggle (NVG) and Non-NVG Compatible) või STANAG 3542 („Technical Criteria for the Transport of Cargo by Helicopter – ATP-110“).

⁴² Sarnane nõue on sätestatud ka EMAR 21 punkti 21.A.174 alapunktis b.2 (vt lk 47).

⁴³ Selleks on paljudes riikides kaitselendunduse amet (ingl k *Military Aviation Authority*, MAA). Eestis sellist asutust seadusega asutatud ei ole (10. juuli 2019. aasta seisuga), kuid Kaitsevägi täidab osaliselt selle ülesandeid.

⁴⁴ Kehtiva regulatsiooni kohaselt kohaldataks seda ka sõjalennuki suhtes, kui see oleks valmistatud Eestis.

⁴⁵ Vt komisjoni määruse 748/2012 lk 76–78.

⁴⁶ Vt EMAR 21 lk 45.

⁴⁷ Vt EMAR 21 lk 38–39.

ja eemaldatakse igasuguseid lisaseadmeid, siis peab kontrollima, kas õhusõiduki konfiguratsioonile ja kõikidele lisaseadmetele on enne üleandmist kaalumine tehtud (oluline on tegelik kaal) ja kus asub õhusõiduki raskuspunkt.

Kolmandaks kontrollitakse lastimisplaani. Lastimisplaanis peab kirjas olema, kui palju reisijaid on lubatud õhusõidukiga vedada ja kui palju kaupa ning kuhu saab ja tohib seda paigutada (kaupa kui lasti). Näiteks hävitajal paigaldatakse last reeglina õhusõiduki külge, mitte õhusõiduki sisse.

Neljandaks kontrollitakse õhusõiduki lennukäsiraamatut. Lennukäsiraamat sisaldab teavet selle kohta, kuidas õhusõidukit käitada. Muu hulgas sisaldab see teavet õhusõiduki ja selle eri osade massi kohta, et oleks võimalik õhusõiduki raskuskese välja arvutada.

Kui Kaitsevägi soetab ja soovib kasutusele võtta kasutatud õhusõiduki, siis esmase lennukõlblikkuse kontrolli menetlus on sarnane täiesti uue õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse kontrollimise menetlusega, kuid kontrollitav teave võib mõningal määral erineda. Nii näiteks kontrollitakse õhusõidukile väljastatud esmase lennukõlblikkuse sertifikaati või jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati (§ 8 lõige 3), kui see pärineb Euroopa Liidu liikmesriigist (näiteks Saksamaalt)⁴⁸, samas olenedes, kui kaua on õhusõiduk olnud juba kasutuses teises organisatsioonis⁴⁹. Jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat väljastatakse Euroopa Komisjoni määruse nr 1321/2014 (õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta, edaspidi *komisjoni määrus 1321/2014*)⁵⁰ I lisa I alajao ja III liite kohaselt. Ka EKA on koostanud selleks juhendi – „Jätkuva lennukõlblikkuse nõuded“⁵¹ (EMAR M), mis sätestab muu hulgas nõuded jätkuva lennukõlblikkuse kontrollimiseks. Sertifikaadi vorm on esitatud EMAR M III lisas ja kontrollimise nõuded A jao I alajaos. Kui sertifikaati ei ole või see on aegunud, lähtutakse uue õhusõiduki kontrollimise nõuetest, mida on kirjeldatud lõigete 1 ja 2 kohta eespool.

Juhul, kui õhusõiduk soetatakse või võetakse kasutusele väljastpoolt Euroopa Liitu (nt ostetakse või renditakse Norrast või Kanadast), tuleb õhusõidukit kontrollida nii, nagu sellel ei oleks kunagi ühtegi kontrolli tehtud. Seda põhjusel, et väljaspool ELi ei pruugi olla nõuded sama ranged kui ELis, mistõttu üksnes selles riigis väljastatud lennukõlblikkuse sertifikaadist ei piisa.⁵² Kontrollida tuleb vähemalt järgmisi õhusõiduki dokumente ja teavet (§ 8 lõige 4):

- 1) riigi, kust õhusõiduk soetatakse, pädeva asutuse kinnitus õhusõiduki lennukõlblikkuse kohta;
- 2) kaalumis- ja tsentreerimistunnistus;
- 3) lastimisplaan;
- 4) lennukäsiraamat;
- 5) muud dokumendid ja teave, mis on seotud õhusõiduki tootmise, varasema hoolduse või ümberehitamisega.

⁴⁸ Märkusena, et ELi lennundusalased määrused kehtivad ainult ELi liikmesriikidele, mitte Euroopa Majandusühenduse riikidele (st need ei kehti Norras, Islandis, Šveitsis ega Liechtensteinis).

⁴⁹ Kui õhusõiduk on olnud organisatsioonis kasutuses alla ühe aasta, ei ole õhusõidukile veel jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati väljastatud.

⁵⁰ Komisjoni määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1–194).

⁵¹ Ingl k „Continuing Airworthiness Requirements“.

⁵² Märkusena, et Kaitsevägi on võtnud suuna, et tema õhusõidukid peavad vastama ELis kehtestatud nõuetele nii palju kui võimalik. Seetõttu tehakse ka vahet EList või väljastpoolt ELi soetatud õhusõidukitel (vaatamata sellele, et kaitselenduses kasutatavaid õhusõidukeid käsitletakse Eestis mitte-EASA õhusõidukitena).

Põhimõtteliselt on kasutatud õhusõiduki soetamise esmase lennukõlblikkuse kontrolli sarnane uue õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse kontrolliga. Lisandub ainult võimalik teave selle kohta, mida õhusõidukis on pärast selle esmast kasutuselevõttu muudetud. Peale selle ei nõuta jätkuva lennukõlblikkuse sertifikaati, sest see on vaid ELis kehtiv nõue. Piisab pädeva asutuse kinnitusest õhusõiduki lennukõlblikkuse kohta, st kinnitusest, et õhusõiduk on registreeritud või registreeritakse selles riigis ja kirjeldab selle õhusõiduki lennukõlblikkuse olukorda üleandmise ajal. Sõjalennuki puhul võib selleks pädevaks asutuseks olla näiteks selle riigi kaitselendunduse amet (ingl k *Military Aviation Authority*). Muude andmete hulgas tuleb esitada ka teavet selle kohta, kas õhusõidukil on või on olnud piiratud lennukõlblikkuse sertifikaat ja millised muud piirangud on õhusõidukile kehtestatud.

Kasutatud õhusõiduki soetamise korral on kohustuslik ka õhusõiduki tehniline ülevaatus (§ 8 lõige 5), mida tehakse jätkuva lennukõlblikkuse tagamise nõuete järgi. Need (miinimum)nõuded on järgmised:

- 1) kõik nõutavad tähised ja sildid on nõuetekohaselt paigaldatud;
- 2) õhusõiduk vastab oma lennukäsiraamatule;
- 3) õhusõiduki konfiguratsioon vastab kinnitatud dokumentidele;
- 4) ei leita ühtegi viga, mida eelduste kohaselt olla ei tohiks;
- 5) õhusõiduki tehnilise ülevaatus tulemuste ja lennukõlblikkuse kontrolli tulemuste vahel ei leita erinevusi.⁵³

Paragrahv 9 käsitleb õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjoni. Uue või kasutatud õhusõiduki soetamise korral teeb esmast lennukõlblikkuse kontrolli Kaitseväge juhataja või tema volitatud isiku (nt õhuväge ülema) moodustatud õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon (§ 9 lõige 1).⁵⁴ Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik kehtestab ka komisjoni töökorra (§ 9 lõige 2). Komisjonis peab olema vähemalt viis liiget, kellest vähemalt üks on Kaitseministeeriumi esindaja. Kaitseministeerium on Kaitseväes kasutatava riigivara omanik (ja Kaitseväge selle valdaja), mistõttu on mõistlik, kui uue õhusõiduki kui riigivara soetamise korral on ka riigivara omaniku esindaja komisjonis esindatud.

Sarnane komisjon eksisteerib ka praegu, selles on neli liiget (kõik tegevvälased) ja komisjon kutsutakse kokku õhusõiduki esmase ja jätkuva lennukõlblikkuse kontrollimiseks. Kontrollimise tulemusena väljastatakse komisjoni ettepanekul õhusõiduki kohta selle lennukõlblikkuse sertifikaat (tunnistus⁵⁵) kehtivusega üks aasta ning tunnistuse allkirjastab õhuväge ülem. Eelnõuga ei täpsustata õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjoni töökorda ega seda, kes allkirjastab väljastatava sertifikaadi – on see Kaitseväge juhataja, õhuväge ülem või komisjoni esimees, jääb Kaitseväge määrata ja näiteks komisjoni moodustamise käskkirjas ja töökorras kirjalikult sätestada.

Kui õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon on soetatud õhusõidukile esmase lennukõlblikkuse kontrolli teinud ja leidnud, et õhusõiduk vastab (esmase) lennukõlblikkuse nõuetele, väljastatakse õhusõidukile õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat (§ 10). Õhusõidukile võib väljastada ka piiratud lennukõlblikkuse sertifikaadi. Viimase erinevus

⁵³ Vt ka § 11 lõike 4 kirjeldust.

⁵⁴ See komisjon täidab ühte kaitselendunduse ameti ülesannetest, mis on sätestatud EKA ja NATO juhendites.

⁵⁵ Kaitseväge väljastab dokumenti nimega „lennukõlblikkuse kontrollimise tunnistus“, ent kuna ELi määrustes kasutatakse terminit „sertifikaat“, siis terminid ühtlustatakse, kuigi „tunnistus“ on võõrkeelse sertifikaadi eestikeelne vaste.

võrreldes tavalise lennukõlblikkuse sertifikaadiga on, et see annab õiguse õhusõidukit kasutada piiratud ulatuses, näiteks on piiratud, kui kõrgel võib õhusõidukiga maksimaalselt lennata.

Nii esmase kui ka jätkuva lennukõlblikkuse sertifikaadi kehtivusaeg on üks aasta ja seda saab korduvalt pikendada. Võrreldes tsiviillennundusega on Kaitseväes väljastatava esmase lennukõlblikkuse sertifikaadi ja piiratud lennukõlblikkuse sertifikaadi kehtivusaeg lühem. Tsiviillennunduses väljastatakse esmane lennukõlblikkuse sertifikaat määramata tähtajaks⁵⁶. Samas jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat väljastatakse nii Kaitseväes kui ka tsiviillennunduses üheks aastaks, aga erinevus seisneb selles, mitu korda saab sertifikaadi tähtaega pikendada. Tsiviillennunduses saab kaks korda⁵⁷, eelnõukohase määrusega aga sertifikaadi tähtaja pikendamise kordade arvule piirangut ei seata.

Kehtivusaja määramisel on võetud arvesse asjaolu, et olenemata sellest, kas sertifikaat väljastatakse määramata tähtajaks või mõneks aastaks, tuleb iga aasta teha jätkuva lennukõlblikkuse kontroll ja see protseduur on sama põhjalik kui sertifikaadi väljastamiseks või selle pikendamiseks tehtav kontroll. Sellest tulenevalt leiti, et piisab sellest, kui õhusõidukile väljastatakse korra sertifikaat, mida saab pikendada piiramatult arv kordi seni, kuni õhusõiduki andmed on kantud kaitseennunduse registrisse. Kui Kaitseväge otsustab õhusõiduki andmed kanda kaitseennunduse registrist näiteks Lennuameti juures peetavasse lennundusregistrisse, kohaldatakse selle õhusõiduki suhtes täielikult ELi määruste (sh komisjoni määruste 748/2012 ja 1321/2014) sätteid, mitte selle eelnõuga sätestatud nõudeid.

Paragrahv 11 käsitleb mehitatud õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamist, sealhulgas kontrolli lennukõlblikkuse sertifikaadi väljastamiseks. Kõige olulisem nõue on, et õhusõiduk peab vastama igal ajal EMAR M kehtestatud nõuetele või komisjoni määruse 1321/2014 I lisa sätestatud nõuetele (**§ 11 lõige 1**). Põhimõtte, kumma dokumendi nõudeid peaks järgima, on sama, mis esmase lennukõlblikkuse puhul (vt § 7 selgitust).

Oluline on märkida, et jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks on vaja teha kahte tüüpi hooldust – nn jooksev hooldus ja korraline hooldus. Kui tuua paralleel sõiduautodega, siis nn jooksev hooldus on selline, mida autojuht saab ise jooksvalt vajaduse korral teha, näiteks lisada klaasipesuvedelikku või õli või vahetada tuledes mõnda pirni (õhusõidukite puhul kas piloot või tehnik näiteks vajaduse korral mõne õhusõiduki komponendi väljavahetamine, mille töös esineb tõrkeid, kui näidikute parameetrid ei vasta normidele, siis süsteemide kontrollimine ja testkäivitused, õli lisamine mootorisse või hüdraulika süsteemi, rehvide rõhu reguleerimine jms). Korralist hooldust tehakse vastavalt hooldusplaanile üldjuhul väljaõppinud tehnikute poolt autoremonditöökojas (õhusõidukite puhul tehnikud). Nii autodele kui ka õhusõidukitele on valmistaja üldjuhul koostanud korralise hooldusgraafiku, mida tehakse kord aastas ja mille käigus hooldatakse või asendatakse teatud osad või komponendid vastavalt nende kulumisastmele või tööajale või muule näitajale, mida valmistaja on ette näinud.

Õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust kontrollib vähemalt kord aastas Kaitseväge (**§ 11 lõige 2**). Siin jäetakse Kaitsevæele ise otsustada, kes lennukõlblikkust kontrollib, et kas see on sama komisjon, kes kontrollib esmast lennukõlblikkust, moodustatakse uus komisjon või teeb seda üldse üks-kaks inimest. Ka ei määrata struktuuriüksust, kes vastutab selle eest.⁵⁸ Praktika on praegu, et seda teeb sama komisjon, kes esmast lennukõlblikkust kontrollib.

⁵⁶ Vt komisjoni määruse 748/2012 I lisa punkti 21.A.181.

⁵⁷ Vt komisjoni määruse 1321/2014 I lisa punkti M.A.901.

⁵⁸ Väljakujunenud õigusloome tava on, et õigusaktides ei määrata täpselt milline Kaitsevæe struktuuriüksus peab konkreetset seadusest või määrusest tulenevat ülesannet täitma, vaid see määratakse ära kaitsevæesisesel

Õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tuvastamiseks kontrollitakse vähemalt järgmist (§ 11 lõige 3). Järgneva loeteluga sarnane loetelu on ka komisjoni määruse 1321/2014 punktis M.A.710 ja EMAR M punktis M.A.710. Määruse parema loetavuse tagamiseks on loetelu esitatud ka määruses.

Esiteks kontrollitakse, kas plaaneri, mootori ja propelleri lennuajad ning nendega seotud lennutsüklid on nõuetekohaselt dokumenteeritud. Lennuaegade ja lennutsüklite ülesmärkimise kohustus tuleneb komisjoni määrusest 1321/2014 või EMAR M punkti M.A.305 alapunktidest c ja e. Ressursiarvestust tehakse pidevalt. Sellega tegeleb Kaitseväes ressursiarvestuse spetsialist, kes võtab andmed lennukirjest (lennulogist), mida iga lennu järel täidab piloot.

Teiseks vaadatakse, kas lennukäsiraamat vastab õhusõiduki konfiguratsioonile ja on ajakohane. Lennuraamatu sisu ja õhusõiduki konfiguratsiooni erinevus võib tulla näiteks sellest, et aasta jooksul on õhusõiduki juures tehtud ümberehitustöid, kuid lennukäsiraamat on jäänud ajakohastamata. Samuti võib juhtuda, et näiteks tootjaorganisatsioon uuendab mõnda õhusõidukis olevat programmi, mida ka tehakse, kuid mis eeldab lennukäsiraamatu teabe uuendamist, mis jäetakse mingil põhjusel tegemata (nt unustatakse).

Kolmandaks kontrollitakse, kas kõik hooldusprogrammi järgi õhusõidukil tehtavad hooldustööd on tehtud. Kuna kõik hooldustööd tuleb dokumenteerida, on vaja selleks kontrollida õhusõiduki hooldustööde raamatut: millal tehti viimane hooldus ja millal tehti hooldusprogrammi järgne hooldus ning mida see endast kujutas.

Neljandaks kontrollitakse, kas kõik teadaolevad vead on kõrvaldatud või vajaduse korral on nende kõrvaldamine kontrollitaval viisil edasi lükatud. Õhusõiduki teatud vigade parandamist on võimalik edasi lükata, ilma et see mõjutaks oluliselt ohutust lendamise ajal. Juhul, kui mõni selline viga on kohe avastamise järel parandamata jäetud, tuleb see kanda ülekantud vigade loetelu (ingl k *hold item list*, HIL) lehele. Juhul kui leitakse mõni viga, mida ei ole kõrvaldatud ega kantud HIL-lehele, võidakse lugeda õhusõiduk lennukõlbmatuks. Ajaliselt kontrollitakse seda alates viimasest hooldusest või viimasest jätkuva lennukõlblikkuse kontrollist.

Viiendaks vaadatakse, kas kõik kehtivad lennukõlblikkuseeskirjad on täidetud. Eeskirjade näiteks on tootja koostatud direktiiv, Service Bulletin ja muu selline.

Kuuendaks kontrollitakse, kas kõik õhusõidukil tehtud muudatus- ja remonditööd on vastavuses komisjoni määruse 748/2012 I lisa (nt punktis 21.A.441) või EMAR M punktis M.A.304 sätestatud nõuetega. EMARiga M sarnane nõue on ka komisjoni määruse 1321/2014 punktis M.A.304 (muudatus- ja remonditööde tehniline normdokumentatsioon). Ajaliselt vaadatakse seda alates viimasest hooldusest või viimasest jätkuva lennukõlblikkuse kontrollist.

Komisjoni määruse 748/2012 punktis 21.A.441 sätestatakse, et remonditöid tehakse osa M või osa 145 kohaselt, või teeb remonditöid sama komisjoni määruse punkti 21.A.163 alapunktis d sätestatud õiguse⁵⁹ alusel tootjaorganisatsioon, kes on nõuetekohaselt sertifitseeritud kooskõlas alajaoga G, ning projekteerimisorganisatsioon peab edastama remonditöid tegevale

töökorraldusega. Näiteks on võimalik vaadata, milline struktuuriüksus tõenäoliselt täidab seda ülesannet, Kaitseväge põhimäärusest, kus on loetletud iga struktuuriüksuse (põhi)ülesanded.

⁵⁹ Komisjoni määruse 748/2012 punkti 21.A.163 alapunkt d: „tootjaorganisatsiooni sertifikaadi omanik võib teha tema poolt toodetud uue õhusõiduki hooldust ja anda välja sellekohase hooldustõendi (EASA vorm 53)“.

organisatsioonile kõik vajalikud paigaldusjuhendid. EMAR M punktis M.A.304 on sätestatud, et kahjusid hinnatakse ning muudatus- ja remonditöid tehakse kas riigi kaitselendunduse ameti kinnitatud andmete, EMAR 21 kohase projekteerimisorganisatsiooni kinnitatud andmete või riigi kaitselendunduse ameti tunnustatud⁶⁰ organisatsiooni esitatud andmete järgi.

Seitsmendaks kontrollitakse, kas õhusõidukile paigaldatud osad ja komponendid, mille ressursi väljendatakse kalendriaajas, maandumistes või tsüklikes, on nõuetekohaselt tähistatud ning need ei ole ületanud hooldusprogrammiga määratud ressursi. Tegemist on eespool nimetatud korraliste hooldustööde, mille käigus asendatakse õhusõidukil teatud osad või komponendid uutega vastavalt hooldustööde programmile, kontrolliga, kas need tööd on kõik tehtud, ning kui jah, siis kas need on korrektselt tehtud.

Kaheksandaks kontrollitakse, kas kõikide hooldustööde kohta on väljastatud komisjoni määruse 1321/2014 I lisa või EKA kehtestatud dokumendi „Hooldusorganisatsioonide nõuded“⁶¹ (EMAR 145) nõuete kohane hooldustõend. Nimetatud hooldustõendi(te) (ingl k *Certification of Maintenance*) kohustus on sätestatud EMAR 145 punktis 145.A.50 ning komisjoni määruse 1321/2014 punktides M.A.612 (õhusõiduki hooldustõend) ja M.A.613 (komponendi hooldustõend).

Üheksandaks vaadatakse, kas kaalumis- ja tsentreerimisaruanne vastab õhusõiduki konfiguratsioonile. See tähendab, et kontrollitakse, kas pärast viimast kaalumis- ja tsentreerimisaruande kontrolli on lisandunud või võetud ära õhusõiduki pardaseadmeid või on tehtud väheolulisi muudatusi. Kui seda on tehtud, siis vaadatakse, kas uus asjakohane aruanne on koostatud.

Kümnendaks kontrollitakse, kas õhusõiduk, millel on kehtiv lennukõlblikkuse sertifikaat, vastab oma konstruktsioonitüübi projektile. See tähendab, et ei ole tehtud suuremahulisi töid ja olulisi muudatusi, millele ei ole asjaomase konstruktsioonitüübi puhul luba väljastatud.

Viimasena, üheteistkümnendana vaadatakse, kas viimane sümmeetriaaruanne kajastab õhusõiduki konfiguratsiooni. Seda kontrollitakse, kui õhusõiduki külge on vahepeal pandud relvastust või seadmeid või muud sellist, mis võivad mõjutada õhusõiduki aerodünaamikat (see ei ole näiteks lennuki mõlemal tiival ühesugune⁶²) või tsentreeringut.

Kui eelnev oli pigem teabe ja hooldusraamatute ja muude dokumentide läbivaatamine ja kontrollimine, siis jätkuva lennukõlblikkuse kontrollimiseks on vaja teha ka õhusõiduki tehniline ülevaatus (§ 11 lõige 4). Tehnilise ülevaatus käigus kontrollitakse õhusõidukil vähemalt järgmiste tehniliste nõuete täitmist.

Esiteks kontrollitakse, kas kõik nõutavad tähised ja sildid on nõuetekohaselt paigaldatud. Lennuohutus on lendunduses kõige olulisem osa ja sellele on kogu rahvusvaheline ja ELi regulatsioon üles ehitatud – eesmärk on tagada lendundusohutus. Sellest tulenevalt on oluline, et tähised ja sildid oleksid õhusõidukis nõuetekohaselt paigutatud (sealhulgas kas need on üldse olemas, kui see on nõutav. Tähised ja sildid aitavad kriitilises olukorras paremini orienteeruda ning õigesti ja kiiresti tegutseda. See tähendab, et need on justkui juhendid pilootidele,

⁶⁰ Tunnustamine toimub EKA juhendi „Tunnustamise menetlus“ (EMAD R) alusel (ingl k „European Military Airworthiness Document, Recognition Process“).

⁶¹ Ingl k „Requirements for Maintenance Organisations“.

⁶² Ühesugune ei tähenda ilmingimata seda, et näiteks lennuki mõlema tiiva all peab olema ühesugune relv või muu asi, vaid lennukit õhku tõstvad õhuvoolud peavad olema ühesuguse tugevusega mõlemal tiival.

meeskonnaliikmetele ja ka pardal viibivatele reisijatele (kui tegemist on reisilennuki või -kopteriga).

Teiseks kontrollitakse, kas õhusõiduk vastab oma lennukäsiraamatule. Lennukäsiraamatus on muu hulgas info õhusõiduki tehniliste andmete kohta ning seda kontrollitaksegi, kas tegelikkus ja lennukäsiraamatus olev teave vastavad üksteisele. Juhul kui see ei ole nii, tuleb välja selgitada põhjus(ed), sest sellest sõltub, kas lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon saab tunnistada kontrolli lõppedes, et õhusõiduk on lennukõlblik, ja väljastada asjakohase sertifikaadi.

Kolmandaks vaadatakse, kas õhusõiduki konfiguratsioon vastab kinnitatud dokumentidele. Nii EMAR M, EMAR 145 kui ka komisjoni määrus 1321/2014 seavad hulga nõudeid, mille sisu on, et õhusõiduk tervikuna ja selle osad peavad saama asjakohase asutuse kinnituse ja vajaduse korral ka sertifikaadi, et seda või teist osa või komponenti võib õhusõiduki juures kasutada. Samuti tuleb õhusõiduki või selle komponendi projekt kinnitada⁶³, mis omakorda kajastub lennukäsiraamatus, milles on viited, milliste dokumentidega on kinnitatud õhusõiduki projekt ja muu selline.

Neljandaks kontrollitakse, ega õhusõidukil ole ühtegi viga, mida eelduste kohaselt olla ei tohiks. See tähendab, et õhusõiduk vaadatakse põhjalikult üle, et sellel ei oleks ühtegi viga, mida ei ole HIL-lehel kirjas. Juhul, kui leitakse viga, ei ole õhusõiduki üleandmisel esitatud teave olnud tõene.

Viiendaks vaadatakse üle, ega õhusõiduki, lõikes 3 loetletud kontrollide tulemuste ja muude lennukõlblikkuse kontrolli tulemuste vahel ei ole erinevusi. Kui leitakse erinevusi, peab lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon hindama, kas tegemist on olulise veaga ja kas õhusõiduki saab tunnistada lennukõlblikuks, tingimusel et § 11 muudes punktides sätestatud nõuded on täidetud.

Paragrahvis 12 sätestatakse, millised dokumendid ja teave peavad olema (mehitatud) õhusõiduki pardal. Iga mehitatud õhusõiduki pardal peavad olema vähemalt järgmised dokumendid (**lõige 1**):

- 1) õhusõiduki registreerimise tunnistus;
- 2) õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat;
- 3) õhusõiduki lennupäevik;
- 4) õhusõiduki HIL-leht;
- 5) kontrollkaardid, häda- ja eriolukordade kaardid;
- 6) minimaalselt vajalike seadmete loetelu leht (MEL-leht⁶⁴);
- 7) kehtiv raadioluba.

Loetelu punktides 1, 2, 4, 6 ja 7 nimetatud teave annab piloodile või muule isikule (näiteks järelevalveametnikule) infot, et õhusõidukiga on tehtud kõik seadusega nõutavad toimingud ning sellega võib lendama minna. Loomulikult peab piloot selles ka enne õhkutõusmist ise veenduma ja õhusõiduki veel enne üle vaatama. Lennupäevikut on vaja lennutundide ja muu asjakohase info ülesmärkimiseks. Kontrollkaarte ning häda- ja eriolukordade kaarte on vaja kriisiolukorras, kui näiteks mõni näidik (GPS vms) ei tööta, et oleks võimalik õhusõiduk ohutult maandada.

⁶³ Vt näiteks komisjoni määruse 748/2012 osa 21 jao A alajaod B, J, K või EMAR 21 osa A alajagu J.

⁶⁴ Inglise keeles *minimum equipment list*.

Kui õhusõiduk lendab lennuvälja lähialast kaugemale, tuleb pardale kaasa võtta veel järgmised dokumendid ja teave (**lõige 2**):

- 1) ajakohased lennukaardid;
- 2) õhusõiduki pardal olevate reisijate ja kauba nimekiri;
- 3) õhusõiduki lennukäsiraamat;
- 4) muud vajalikud dokumendid ja teave, kui väljutakse Eesti õhuruumist.

Lennukaartide ja õhusõiduki lennukäsiraamatu pardale kaasa võtmise eesmärk on sama mis kontrollkaartidelgi – abistada pilooti ja meeskonnaliikmeid kriisiolukorras õigesti käitumisel. Kui lennatakse väljapoole Eesti õhuruumi (väljutakse Tallinna lennuinfoiirkonnast (FIR⁶⁵)), tuleb kaasa võtta peale lõikes 1 ja lõike 2 punktides 1–3 nimetatud dokumentide ning teabe veel dokumendid või teave, mida nõuab sihtkohariik, kui see erineb siinkohal loetletust.

Õhusõiduki pardal olevate reisijate ja kauba nimekirjad on vajalikud lennundusjulgestuse ja lennuohutuse tagamiseks. Enne õhusõiduki starti vaatab piloot muu hulgas üle ka reisijate ja kauba nimekirja, kui need on õhusõiduki pardal, eesmärgiga veenduda, et koos ei veetaks reisijaid ja kaupa või teatud liiki kaupsid, mida üldjuhul ei tohi koos vedada. Juhul kui sellekohane erand on tehtud, saab piloot kontrollida, kas vastav erand on taotletud ja luba saadud. Nimekirja ei pea olema pardal juhul, kui lennatakse sõjaväelise väljaõppe või sõjalise operatsiooni piirkonnas (**lõige 3**). Samuti ei pea nimekirja pardal olema, kui seda ei saa avalikustada seadusest tulenevatel põhjustel. Näiteks võib põhjuseks olla sõjalise operatsiooni salastatus. Kui nimekirja ei pea pardal olema (kuigi see tuleb igal juhul koostada), tuleb see säilitada Kaitseväes asjakohase korra kohaselt.

2. jagu. Nõuded mehitamata õhusõidukile

2. peatüki 2. jagu käsitleb nõudeid mehitamata õhusõidukitele. Nagu juba eespool nimetatud, on enamik mehitamata õhusõidukitest kas lennukikujulised või propelleritega vertikaalselt õhku tõusvad. Seda silmas pidades on kehtestatud ka 2. jaos nõuded mehitamata õhusõidukile. Veel on arvesse võetud NATO asjakohaseid standardeid ning raammääruse 2018/1139 alusel kehtestatud komisjoni määruste nõudeid. Nii NATO kui ka ELi vastavasisulistest dokumentides on eelkõige silmas peetud mehitamata õhusõidukeid, mis on kas lennukikujulised või propelleritega vertikaalselt õhku tõusvad õhusõidukid.⁶⁶

Paragrahvides 13–16 sätestatakse nõuded mehitamata õhusõidukitele. Paragrahviga 13 kehtestatakse üldised nõuded kõikidele mehitamata õhusõidukitele. Järgnevate paragrahvidega kehtestatakse igale kategooriale eraldi nõuded, mis lisanduvad §-s 13 kehtestatavatele nõuetele, aga ei järgi seda põhimõtet, et näiteks I kategooria mehitamata õhusõidukitele kehtestatavad nõuded peavad olema täidetud ka II ja III kategooria mehitamata õhusõidukite puhul ning II kategooria mehitamata õhusõidukitele kehtestatavad nõuded III kategooria õhusõidukite puhul.

Paragrahvis 13 kehtestatakse nõuded kõikidele mehitamata õhusõidukitele, olenemata nende kategooriast. Need nõuded on järgmised.

⁶⁵ Ingl k *flight information region*.

⁶⁶ Märkusena, et mehitamata õhusõiduk võib olla ka kuumaõhupall või muu seade, mida saab pidada õhusõiduki mõiste järgi õhusõidukiks.

Esiteks peab mehitamata õhusõiduk vastama toote nõuetele vastavuse seaduses, elektroonilise side seaduses, komisjoni määruse⁶⁷ nr 2019/945 artiklites 12, 15 ja 16 ning komisjoni määruse⁶⁸ nr 2019/947 artiklis 10 sätestatud põhimõtetele, et mehitamata õhusõiduki kasutamisel tagatud oleks selle ohutus kaugpiloodile, lennundustehnilisele töötajale ning kolmandatele isikutele ja nende varale. See tähendab, et nimetatud õigusaktides sätestatud nõuded ei pea olema täidetud täpselt nii, nagu need on nendes õigusaktides kirjas, vaid täidetud peavad olema nende sätete eesmärgid: lennuohutus, mehitamata õhusõiduki ohutus käitajale ja kolmandatele isikutele ja nende varale. Näiteks peab mehitamata õhusõiduk olema ohutult juhitud ja manööverdatav kõikides eeldatavates käitamistingimustes, sealhulgas pärast ühe või asjakohasel juhul ka mitme süsteemi riket. Arvesse tuleb võtta ka inimteguriga seotud asjaolusid, eelkõige olemasolevaid teadmisi sellest, kuidas tagada tehnika ohutu käitamine inimese poolt.

Kuna komisjoni määrust 2019/945 kohaldatakse ELi liikmesriikides alles alates 1. juulist 2020, siis on vaja eelnõuga sätestada ülemineku aeg nii, et nimetatud komisjoni määruse nõudeid peab Kaitseväge täitma alates 1. juulist 2020 (**§ 98 lõige 1**).

Teiseks peab mehitamata õhusõiduk suutma saata kaugpiloodile hoiatuse energiaruude lõppemise kohta, et kaugpiloot saaks mehitamata õhusõiduki vajaduse korral ohutult maandada, kui õhusõiduk ei suuda enam tagasi lennata, samuti saata teavet oma täpse maandumisjärgse asukoha kohta.

Kolmandaks peab mehitamata õhusõiduk olema varustatud süsteemiga, mis suudab edastada kaugpiloodile teavet õhusõiduki asukoha ja kõrguse kohta. Nimetatud teavet on vaja selleks, et kaugpiloot teaks kogu aeg, kus mehitamata õhusõiduk asub. Samuti on seda teavet vaja selleks, et kaugpiloot saaks vajaduse korral õhusõiduki ohutult maandada, kui selgub, et õhusõidukil ei jagu energiaruudusid selle ohutuks tagasipöördumiseks. Mehitamata õhusõiduki eri kategooriatel on ka erinevad piirangud. Näiteks võib I kategooria mehitamata õhusõidukiga lennata kuni 500 jala kõrgusel. Seega on vaja kaugpiloodil teada, kui kõrgel asub õhusõiduk, et see ei ületaks lubatud lennukõrgust. Sarnane olukord on ka II kategooria mehitamata õhusõiduki puhul. Selleks, et kaugpiloot teaks, et õhusõiduk ei ületa lubatud lennukõrgust (FL195), peab ta teadma, kui kõrgel asub parasjagu õhusõiduk. Peale õhuruumis kehtestatud piirangute tuleb (III kategooria) mehitamata õhusõiduki käitamisel jälgida ka tootjaorganisatsiooni seatud maksimaalset ja minimaalset lennukõrgust.

Neljandaks peab mehitamata õhusõiduki juhend või lennukäsiraamat olema piisavalt põhjalik, et selle alusel oleks võimalik mehitamata õhusõidukit nõuetekohaselt käitada. Piisavust tuleb kontrollida mehitamata õhusõiduki soetamise ajal⁶⁹. Vajaduse korral peab enne mehitamata õhusõiduki kasutuselevõttu Kaitseväge ise juhendi või lennukäsiraamatu koostama, kui tootjaorganisatsioon (edaspidi ka *tootja*) ei suuda tagada nõuetekohast juhendit või lennukäsiraamatut.

Viiendaks peab mehitamata õhusõiduk olema märgistatud CE-märgisega, kui see on turule lastud kõikide eraõiguslike isikute jaoks. Sisuliselt tähendab see, et CE-märgis peab mehitamata õhusõidukil olema juhul, kui õhusõiduk soetatakse kauplusest, kust saab iga isik (tarbija) soetada omale soovi korral mehitamata õhusõiduki. CE-märgise olemasolu nõue on

⁶⁷ Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/945 mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta (ELT L 152, 11.06.2019, lk 1–40).

⁶⁸ Euroopa Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta (ELT L 152, 11.06.2019, lk 45–71).

⁶⁹ Sealhulgas hankimise ajal. Sellisel juhul saab selle näiteks panna ka hanketingimuseks kirja.

vastavusmäärgisega varustamise nõudena sätestatud ka toote nõuetele vastavuse seaduses ja selle eesmärk on tagada toote ohutus selle kasutamise ajal⁷⁰.

Paragrahviga 14 sätestatakse I kategooria mehitamata õhusõidukile peale §-s 13 loetletud nõuete veel täiendav nõue. Selle kohaselt ei tohi I kategooria mehitamata õhusõiduki tuled olla sarnased mehitatud õhusõiduki navigatsioonituledega, samuti mitte takistuste märgistamise tuledega. Nagu teiste nõuete puhulgi, on nõude eesmärk tagada lennuohutus. I kategooria mehitamata õhusõiduk on oma mõõtudel väike ja kui selle tuled oleksid mehitatud õhusõiduki navigatsioonituledega sarnased, ei pruugi piloot või teine kaugpiloot aru saada, kas tegemist on mehitatud õhusõidukiga või mis suunas õhusõiduk liigub (väiksuse tõttu oleks piloodile või kaugpiloodile nähtavad mõlema tiiva tuled, mis on mehitatud õhusõidukitel teadlikult eri värvi, et eelkõige hämaras ja pimedas oleks võimalik tuvastada, mis suunas õhusõiduk liigub). Kui õhusõiduki tuled on takistuste märgistamise tuledega sarnased, võib samuti tekkida probleeme, sest piloot või kaugpiloot ei pruugi aru saada, et tegemist on õhusõidukiga, mitte takistusega. Lisaks tulede värvile tuleb arvesse võtta tulede vilkumise sagedust ja muid tunnuseid, mis on omased õhusõiduki navigatsioonituledele või takistuste märgistamise tuledele.

Paragrahviga 15 sätestatakse II kategooria mehitamata õhusõidukile lisaks §-s 13 loetletud nõuetele täiendavad nõuded. Lõikes 1 sätestatakse nõuded lennuk-tüüpi mehitamata õhusõidukile ning lõikes 2 vertikaalselt õhku tõusvale mehitamata õhusõidukile, mida kasutatakse väljaspool eraldatud õhuruumi.

Lennuk-tüüpi mehitamata õhusõiduk, millega lennatakse väljaspool eraldatud õhuruumi, peab peale §-s 13 sätestatu vastama veel NATO standardis⁷¹ „Kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi lennukõlblikkuse nõuded – AEP-83“ (STANAG 4703)⁷² sätestatud lennukõlblikkuse nõuetele (§ 15 lõige 1). Sellistele õhusõidukitele on nimetatud standardi 6. peatükis sätestatud nõuded (nt nõuded süsteemi terviklikkusele ja stabiilsuse tagamisele, selle eri osadele ja komponentidele, nagu propellerid, mootor, süüde jms). STANAGis 4703 kirjeldatakse nõudeid mehitamata õhusõidukitele, mille maksimaalne õhikutõusmise mass on kuni 150 kg ja mille kokkupõrke kineetiline energia on võrdne või suurem kui 66 džauli. Märkida tuleb, et Kaitsevägi ei plaani vahet teha mehitamata õhusõiduki kokkupõrke kineetilisel energial, aluseks võetakse üksnes õhusõiduki maksimaalne õhikutõusmise mass.

Oluline aspekt lõike 1 puhul on see, et see ei kehti nende mehitamata õhusõidukite suhtes, mida ei kasutata ega planeerita kunagi kasutada väljaspool eraldatud õhuruumi. Teisisõnu ei pea sellisel juhul STANAGis 4703 sätestatud nõuded täidetud olema, vaid kehtivad §-s 13 ja § 14 lõikes 2 esitatud nõuded.

Vertikaalselt õhku tõusva mehitamata õhusõiduki nõudeid kirjeldatakse konkreetse lennutegevuse STJis (§ 15 lõige 2). STJ koostamisel peab arvesse võtma lennuk-tüüpi mehitamata õhusõidukile STANAGis 4703 sätestatud nõudeid. See tähendab, et nõuded, mis STJiga kehtestatakse, peavad olema samaväärsed, mitte täpselt samad. Vertikaalselt õhku tõusev ja lennuk-tüüpi mehitamata õhusõiduk on ehituslikult erinevad, nagu lennuk ja kopter, kuid nõuete kehtestamisel saab siiski arvesse võtta neid põhimõtteid, et tagatud oleks lennuohutus.

⁷⁰ Eeldatakse, et kui tootel on CE-märgis, siis on toode tarbijale (kasutajale) ohutu. Vt toote nõuetele vastavuse seaduse § 5 jj.

⁷¹ NATO standardid, mis ei ole asutusesisese kasutamise märkega või muul viisil piiratud kasutusega, on leitavad veebilehelt <https://nso.nato.int/nso/nsdd/listpromulg.html>.

⁷² Ingl k „Light Unmanned Aircraft Systems Airworthiness Requirements“.

Nagu juba eespool mainitud, kehtib sama nõue (st nõuded tuleb kehtestada STJiga) ka sellise lennuk-tüüpi mehitamata õhusõiduki kohta, mida käitatakse ainult eraldatud õhuruumis.

Kui Kaitsevägi valmistab ise mehitamata õhusõiduki või täiendab olemasolevat, peab see vastama kas STANAGis 4703 või STJis kehtestatud nõuetele, et tagada selle ohutu käitamine (**lõige 3**). Valmistamise all mõeldakse mehitamata õhusõiduki osadest ja komponentidest ise kokku panemist. Sellist õhusõidukit ei saa tavaliselt võõrandada eraõiguslikule isikule ilma vastavushindamiseta⁷³ (kui Kaitseväl peaks selline soov tekkima). Täiendamine võib olla näiteks mehitamata õhusõidukile selliste seadmete või seadeldiste külge panemist, mida sellel algselt olemas ei ole olnud ja mida ei ole ka tootjaorganisatsiooni pakutud varustuse loetelus. Sätte eesmärk on tagada kaugpiloodi ja kolmandate isikute ja nende vara ohutus, mistõttu on oluline, et järgitakse STANAGis 4703 ja STJis kehtestatud nõudeid.

Paragrahviga 16 kehtestatakse III kategooria mehitamata õhusõidukile lisaks §-s 13 sätestatud täiendavad nõuded. Lennuk-tüüpi mehitamata õhusõiduk peab vastama peale määruse §-s 7 sätestatud nõuete veel NATO standardi „Mehitamata õhusõiduki lennukõlblikkuse nõuded – AEP-4671“ (STANAG 4671)⁷⁴ nõuetele, sealjuures ei ole oluline, kas selle mehitamata õhusõidukiga lennatakse ainult eraldatud õhuruumis või väljaspool eraldatud õhuruumi. STANAGis 4671 kirjeldatakse nõudeid sellistele lennuk-tüüpi mehitamata õhusõidukitele, mille maksimaalne õhkutõusmise mass on 150–20 000 kg. Tegemist on miinimumnõuetega. Nimetatud nõuete puhul on arvesse võetud asjaolu, et sellele sõjalise otstarbega mehitamata õhusõidukile oleks võimalik väljastada lennukõlblikkuse sertifikaat, kui see on nõutav.

Vertikaalselt õhku tõusev mehitamata õhusõiduk peab vastama peale määruse §-s 7 sätestatud nõuete veel NATO standardi „Pöördmootoriga mehitamata õhusõiduki süsteemi lennukõlblikkuse nõuded – AEP-80“ (STANAG 4702)⁷⁵ nõuetele, sealjuures ei ole oluline, kas selle mehitamata õhusõidukiga lennatakse ainult eraldatud õhuruumis või väljaspool eraldatud õhuruumi. STANAGis 4702 kirjeldatakse nõudeid sellistele rotor-tüüpi (kopter) mehitamata õhusõidukitele, mille maksimaalne õhkutõusmise mass on 150–3175 kg. Nimetatud nõuete puhul on arvesse võetud asjaolu, et sellele sõjalise otstarbega mehitamata õhusõidukile oleks võimalik väljastada lennukõlblikkuse sertifikaat, kui see on nõutav. Samuti on tegemist miinimumnõuetega.

Peale selle märgitakse mõlemas standardis, et nendest nõuetest ei pruugi piisata, kui tegemist on väga keerulise ehitusega või ebatavalise mehitamata õhusõidukiga. Et täita seda võimalikku lünka, nähaksegi ette, et lisaks NATO standardile peavad olema täidetud ka määruse §-s 7 sätestatud nõuded mehitatud õhusõidukile. Seda ka põhjusel, et emba-kumba tüüpi mehitamata õhusõiduk võib olla raskem kui standardites sätestatud. Nagu eespool juba mainitud, on harilikult III kategooriasse kuuluvad mehitamata õhusõidukid üsna suured, mistõttu nende tehnilised näitajad ja muu selline on sarnane sõltumata sellest, kas piloot istub kokpitis või juhitakse õhusõidukit eemal asuvast juhtimiskeskusest.

Paragrahviga 17 reguleeritakse, kuidas ja kes kontrollib mehitamata õhusõiduki esmast lennukõlblikkust. Mehitamata õhusõiduki esmast lennukõlblikkust kontrollib õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon (§ 17 lõige 1). Selle komisjoni moodustab Kaitseväge

⁷³ Vt toote nõuetele vastavuse seaduse asjakohaseid sätteid (§ 5 jj).

⁷⁴ Ingl k „Unmanned Aircraft Systems Airworthiness Requirements“.

⁷⁵ Ingl k „Rotary Wing Unmanned Aerial Systems Airworthiness Requirements“.

juhataja või tema volitatud isik. Tegemist on sisuliselt sama komisjoniga, kes kontrollib mehitatud õhusõidukite esmast lennukõlblikkust⁷⁶. Kuna aga mehitatud ja mehitamata õhusõidukid eeldavad siiski eriteadmisi, võib ette näha, et selle komisjoni mõned liikmed erinevad, olenedes sellest, kas esmast lennukõlblikkust kontrollitakse mehitatud või mehitamata õhusõidukil.

„Kui määrusega ei sätestata teisiti“ tähendab, et kõikidel mehitamata õhusõidukitel esmast lennukõlblikkust ei kontrollita. Seda ei tehta I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul (§ 17 lõige 2). Kuna need õhusõidukid on väikesed, kontrollitud õhuruumis nendega ei lennata ja need peavad olema varustatud CE-märgisega, siis eeldatakse, et need vastavad kõikidele nõuetele ja on lendamiseks ohutud. II kategooria mehitamata õhusõiduki esmast lennukõlblikkust ei pea kontrollima, kui selle õhusõidukiga ei lennata ega plaanita lennata kunagi väljaspool eraldatud õhuruumi (§ 17 lõiked 3 ja 4). Juhul kui mõni nendest tingimustest on täitmata, tuleb ka esmast lennukõlblikkust kontrollida.

Kõikide I kategooria mehitamata õhusõidukite ja nende II kategooria mehitamata õhusõidukite, mille esmast lennukõlblikkust õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon ei kontrolli, esmast lennukõlblikkust kinnitav teave tuleb esitada kaitselennunduse registrisse (§ 17 lõige 5). Selleks teabeks võib olla mis tahes teave, mille abil saab tuvastada, et õhusõiduk vastab kõikidele nõuetele ja on lendamiseks ohutu. Selline teave on näiteks teave vastavusmärgise ehk CE-märgise kohta.

Esmast lennukõlblikkust tuleb kontrollida (osade) II kategooria ja kõikide III kategooria mehitamata õhusõidukitel (§ 17 lõiked 3, 4 ja 6). II kategooria mehitamata õhusõidukil tuleb tuvastada, kas see vastab STANAGis 4703 või STJis kehtestatud (esmase lennukõlblikkuse) nõuetele. Asjakohase STJ koostamisel ja kehtestamisel tuleb arvesse võtta STANAGis 4703 kehtestatud põhimõtteid, mis tähendab, et nõuded lennuk-tüüpi ka vertikaalselt õhku tõusvatele mehitamata õhusõidukitele peavad olema samaväärsed.

III kategooria mehitamata õhusõiduki esmast lennukõlblikkust tuvastatakse sarnaselt mehitatud õhusõiduki esmase lennukõlblikkuse kontrollimisega. Selleks kontrollitakse uue õhusõiduki puhul vähemalt järgmist teavet ja dokumente:

- 1) nõuetele vastavuse deklaratsioon või ettevõtja või asutuse, kellelt õhusõiduk soetatakse, allkirjastatud kinnitus, et õhusõiduk vastab projektile, mille on pädev asutus kinnitanud;
- 2) kaalumis- ja tsentreerimistunnistus;
- 3) lastimisplaan;
- 4) lennukäsiraamat.

Kasutatud mehitamata õhusõiduki puhul tehakse nii teabe ja dokumentide kontrollimine kui ka tehniline ülevaatus. Nagu mehitatud õhusõiduki puhul, oleneb ka mehitamata õhusõiduki puhul kontrollimise ulatus sellest, kas õhusõiduk soetatakse EList või väljastpoolt ELi. Vaata täpsemalt § 8 selgitust.

Sarnaselt mehitatud õhusõidukiga väljastab lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaadi või piiratud lennukõlblikkuse sertifikaadi II kategooria mehitamata õhusõidukile, millel on kohustus esmast lennukõlblikkust kontrollida, ja III kategooria mehitamata õhusõidukile (§ 18). Mõlemad sertifikaadid väljastatakse kuni üheks aastaks. Sertifikaati saab korduvalt pikendada jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli järel

⁷⁶ Vt täpsemalt § 9 selgitust.

kuni üheks aastaks. See tähendab, et nagu ka mehitatud õhusõidukite korral, tuleb nende lennukõlblikkust kontrollida igal aastal, kuid pärast esmase lennukõlblikkuse kontrolli juba jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli reeglite alusel.

Paragrahviga 19 sätestatakse nõuded, kuidas ja kes kontrollib mehitamata õhusõidukite jätkuvat lennukõlblikkust. Mehitamata õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust kontrollib vähemalt üks kord aastas Kaitsevägi (§ 19 lõige 1). Sarnaselt mehitatud õhusõidukitega ei sätestata määrusega, kes peab jätkuvat lennukõlblikkust kontrollima. See võib olla lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon või konkreetne Kaitseväe üksus, isikud või isik ja see määratakse kaitseväesiseselt.

Sarnaselt esmase lennukõlblikkuse kontrollimisega tähendab „kui määrusega ei sätestata teisiti“ seda, kas jätkuvat lennukõlblikkust on vaja kontrollida või mitte. I kategooria mehitamata õhusõidukitel ei ole vaja jätkuvat lennukõlblikkust kontrollida (§ 19 lõige 2). I kategooria mehitamata õhusõidukeid kasutatakse tõenäoliselt lühemat aega kui II või III kategooria omi. Selle tulemusena paljusid neist ei kasutata rohkem kui aasta, mistõttu puudub ka vajadus nende jätkuvat lennukõlblikkust kontrollida. Kui aga neid mehitamata õhusõidukeid siiski kasutatakse kauem kui aasta, vastutab iga üksus, kelle kasutuses need mehitamata õhusõidukid on, ise nende lennukõlblikkuse eest (neile tuleb teha vähemalt jooksvat hooldust).

II kategooria mehitamata õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust kontrollitakse STJiga kehtestatud nõuete kohaselt (§ 19 lõige 3). Kontrollimise tulemused tuleb kanda kaitselendunduse registrisse sarnaselt mehitatud õhusõidukitega, samuti kantakse registrisse andmed pikendatud lennukõlblikkuse sertifikaadi kohta. Kuna I ja II kategooria mehitamata õhusõidukeid kasutatakse Kaitseväes enim ning nende kasutajaskond on väga mitmekesine (st väga palju üksusi eri struktuuriüksustest kasutab neid), siis nähakse ette, et STJ koostab ja kehtestab kõigile üksustele Kaitseväes struktuuriüksus, kelle ülesandeks on korraldada lendundustegevust Kaitseväes. Kaitseväe põhimääruse kohaselt on selleks struktuuriüksuseks õhuvägi. Nii ei pea iga struktuuriüksus hakkama üha uuesti n-ö jalgratast leiutama ja tagatud on ka kogu Kaitseväes ühtsete reeglite järgimine, mis on lennuohutuse seisukohalt kõige olulisem. Jätkuva lennukõlblikkuse kontrollimine on tegevus, mis üksuste puhul ei erine, ja seega puudub vajadus ka üksuste omapära (ehk nende ülesannete erinevusi) arvesse võtta.

III kategooria mehitamata õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse kontroll käib samade reeglite alusel, mis kehtestatakse mehitatud õhusõidukitele (§ 19 lõige 4). Erandeid selles osas ei tehta. Vaata täpsemalt määruse § 11 lõigete 3 ja 4 selgitust.

Lennukõlblikkuse kontrollimise komisjonile antakse määrusega õigus kontrollida pisteliselt nende mehitamata õhusõidukite jätkuvat lennukõlblikkust, mille esmast lennukõlblikkust komisjon kontrollinud ei ole, olenemata mehitamata õhusõiduki kategooriast või sellest, millise struktuuriüksuse valduses see on (§ 19 lõige 5). Sätte eesmärk on tagada kogu Kaitseväes sama tase, mis on õhuväes, kelle juures lennukõlblikkuse kontrollimise komisjon tegutseb ja suure tõenäosusega ka jätkuvat lennukõlblikkust kontrollib. Laiem eesmärk on tagada lennuohutuse ühtlaselt kõrge tase. Pisteline kontroll võib olla tehtud nii, et kontrollitakse juba jätkuva lennukõlblikkuse kontrolli läbinud mehitamata õhusõidukit või siis tehakse kontroll selle üksuse eest (juhul kui Kaitseväes tehakse otsus, et iga üksus, kelle valduses on mehitamata õhusõidukid, teeb ise jätkuvat lennukõlblikkuse kontrolli⁷⁷).

⁷⁷ Viimane eeldab ka asjakohaste teadmiste ja oskustega isikute olemasolu selles üksuses, vastasel korral ei ole selline kontroll võimalik. Vt täpsemalt 2. peatüki 3. jao selgitust.

Paragrahvis 20 käsitletakse, millised dokumendid ja teave peab olema mehitamata õhusõidukiga kaasas. „Kaasas olemine“ ei tähenda seda, et see teave või dokumendid on õhusõiduki pardal, vaid et need on kaugpiloodil kaasas. Teave ja dokumendid võivad olla elektroonsed või paberil (sarnaselt mehitatud õhusõidukitega). Arvesse võetakse ka muu hulgas seda, millisesse kategooriasse õhusõiduk kuulub, sest teabe ja dokumentide hulk on suure tõenäosusega erinev. Teave ja dokumendid võivad asuda ka struktuuriüksuse selles allüksuses (näiteks nende staabis või juhtimispunktis), mis kasutab mehitamata õhusõidukit oma ülesannete täitmisel (§ 20 lõige 3). Iga kord ei ole mõistlik lennuülesandest tulenevatel või muudel asjaoludel võtta kaugpiloodil kogu teavet ja dokumente endaga kaasa, mistõttu lubatakse asjaolusid hinnates otsustada, kus teavet ja dokumente hoitakse – kas struktuuriüksuse staabis, selle allüksuse staabis või juhtimispunktis või on need sõna otseses mõttes kaugpiloodi taskus temaga kaasas.

Kaugpiloodil peavad mehitamata õhusõiduki kohta kaasas olema vähemalt järgmised dokumendid (sarnaselt mehitatud õhusõidukiga selle erinevusega, et mehitatud õhusõidukil peab see teave olema õhusõiduki pardal; § 20 lõige 1):

- 1) mehitamata õhusõiduki registreerimise tunnistus (näiteks kui õhusõidukiga midagi juhtub, on võimalik kiiremini leida selle andmed kaitselendunduse registrist);
- 2) õhusõiduki lennupäevik (millesse saab ja peab jooksvalt märkima õhusõiduki lennutunnid ja muu lennupäevikusse kantava info);
- 3) kontrollkaardid, häda- ja eriolukordade kaardid (kaugpiloodile vajalikud, et orienteeruda kaardil ning tegutseda kiiresti eriolukordade ajal);
- 4) mehitamata õhusõiduki lennukäsiraamat (millest saab kiiresti otsida teavet õhusõiduki kohta, kui sellel on midagi viga, või jooksva hoolduse tegemiseks vajaduse korral).

Peale eespool (ehk lõikes 1) loetletud dokumentide peavad kaugpiloodil II ja III kategooria mehitamata õhusõiduki kohta kaasas olema veel järgmised dokumendid ja teave (§ 20 lõige 2):

- 1) mehitamata õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaat;
- 2) õhusõiduki MEL-leht;
- 3) õhusõiduki HIL-leht;
- 4) raadiosagedusluba;
- 5) mehitamata õhusõiduki pardal oleva kauba nimekiri;
- 6) muud vajalikud dokumendid ja teave, kui väljutakse Eesti õhuruumist.

Mehitamata õhusõiduki pardal oleva kauba nimekiri peab olema kaasas ainult juhul, kui seda õhusõidukit kasutatakse kauba transportimiseks. Näiteks viiakse sõduritele toidupakke. Eesti õhuruumist väljutakse tõenäoliselt enim III kategooria mehitamata õhusõidukiga ja siis peab olema kaugpiloodil ette valmistatud kõik dokumendid ja saadud asjakohased load, mida nõutakse selles teises riigis, mille territooriumile mehitamata õhusõidukiga lennatakse. Kui lennatakse rahvusvahelises õhuruumis, mida ei kontrollita, peavad selle kohta kaasas olema vajalikud dokumendid ja teave.

III kategooria mehitamata õhusõidukiga lennatakse tavaliselt pikki vahemaid ja see ei pruugi ka pärast maandumist asuda füüsiliselt samas asukohas, kus asub kaugpiloot. Sellest tulenevalt sätestatakse määrusega, et kui mehitamata õhusõiduk ei asu kaugpiloodiga samas asukohas, peab tagama lennundustehnilisele töötajale või muule isikule, kes vastutab mehitamata õhusõiduki eest, mehitamata õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tuvastamiseks ja hoolduse tegemiseks vajalike dokumentide kättesaadavuse (§ 20 lõige 4). Sätte eesmärk on tagada lennuohutus ka sellises olukorras, kus mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskus (koos kaugpiloodiga) ja mehitamata õhusõiduk ise ei asu samas asukohas. Vastasel korral peaks

kaugpiloot näiteks jooksva hoolduse tegemiseks ise kohale minema, et tagada hoolduse tegemiseks kogu vajamineva teabe kättesaadavus.

3. jagu. Õhusõiduki hooldamine

2. peatüki 3. jagu käsitleb mehitatud ja mehitamata õhusõidukite hooldust ja hoolduse tegijaid. Mehitatud õhusõidukite hooldamise nõuded on sätestatud §-s 21 koos nõuetega hooldust tegevale üksusele või muule (juriidilisele) isikule, kes võib hooldust teha. Mehitamata õhusõidukite hooldamise nõuded koos hooldusorganisatsioonile kehtestataivate nõuetega on esitatud §-s 22. Nõuded lennundustehnilisele töötajale on sätestatud määruse 8. peatükis (vt ka määruse § 76 selgitust).

Paragrahvi 21 lõikega 1 kehtestatakse nõuded mehitatud õhusõiduki hooldamiseks Kaitseväes. Mehitatud õhusõiduki hooldamisega tegelev üksus ise ja selle tegevus peab vastama EMARis M või EMARis 145 sätestatud nõuetele. Kumma EMARi nõudeid täita tuleb, oleneb sellest, mis liiki hooldust õhusõidukile tehakse – kas jooksvat hooldust või tootja poolt ettenähtud kord aastas tehtavat põhjalikumat hooldust. Mõlemad EMARid sätestavad muu hulgas nõuded ja kohustused õhusõiduki hooldusorganisatsioonile. ELi õigusaktidest on samaväärne komisjoni määrus 1321/2014, mille I lisas on esitatud nõuded hooldusele ja II lisas hooldusorganisatsioonile. Nagu eespool mainitud, järgitakse peamiselt EMARites kirjeldatud nõudeid ja vajaduse korral järgitakse komisjoni määrusega 1321/2014 kehtestatud nõudeid selles osas, mida EMARid ei sätesta, kuid peaks ka sõjalise otstarbega õhusõiduki puhul tehtud olema. EMARid on koostatud ELi õigusaktide põhjal ja on seega samaväärsed, neis on lihtsalt arvesse võetud ELi liikmesriikide relvajõudude vajadusi ja erinevusi tsiviillennundusest. Põhimõtteliselt järgitakse sama põhimõtet, mis on kirjas mehitatud õhusõidukile kehtestataivate nõuete jaos (2. peatüki 1. jaos).

Paragrahvi 21 lõikega 2 kehtestatakse nõuded tootja- või hooldusorganisatsioonile, mida Kaitsevägi peab jälgima, et sellel tootja- või hooldusorganisatsioonil oleksid need täidetud, kui Kaitsevägi plaanib õhusõidukit lasta hooldada väljaspool Kaitseväge. See tähendab, et selle määrusega ei kehtestata uusi nõudeid tsiviiltootja- ja hooldusorganisatsioonidele, sest need on juba asjakohaste õigusaktidega kehtestatud, vaid need on nõuded, mida Kaitsevägi peab sisuliselt lisama hanketingimustesse kvalifikatsioonitingimustena, kui ta plaanib lasta oma õhusõidukeid hooldada juriidilisel isikul. Sellest tulenevalt on ka loogika selles lõikes vastupidine lõikele, millega seatakse nõuded Kaitseväele kui hooldusorganisatsioonile. Esmalt eeldatakse, et see tootja- või hooldusorganisatsioon ise ja tema tegevus vastab komisjoni määruse 748/2012 või 1321/2014 nõuetele, kui aga leidub mõni selline juriidiline isik, kes on spetsialiseerunud ainult sõjalise otstarbega õhusõidukite hooldamisele, siis tema tegevus peab vastama EMARis M või EMARis 145 kirjeldatud nõuetele. Kui asjaomane tootja- või hooldusorganisatsioon asub väljaspool ELi, siis tuleb täita ELi määrustes või EMARites sätestatud nõuetega samaväärseid nõudeid.

Paragrahvi 22 lõikega 1 sätestatakse üldnõue kõikide mehitamata õhusõidukite hooldamiseks. Selle kohaselt tuleb mehitamata õhusõidukit hooldada tootja koostatud juhendi või lennukäsiraamatu järgi. Üldist sätet on vaja, kuna mehitamata õhusõiduki kategooriast olenevalt on nõuded õhusõiduki hooldamiseks ja seda teha võivate isikute jaoks erinevad.

Kuna I ja osade II kategooria mehitamata õhusõidukite puhul ei ole vaja teha jätkuvat lennukõlblikkuse kontrolli, siis sätestatakse, et sellistel õhusõidukitel peab olema vähemalt hoolduspäevik, kuhu märgitakse kõik õhusõiduki hooldustegevused ning õhusõiduki

lennutunnid (§ 22 lõige 2). Kuna neid mehitamata õhusõidukeid on kõige rohkem ja need on ka eri üksuste valduses, siis kehtestatakse ühtlase taseme saavutamiseks nimetatud nõue. Hoolduspäeviku ja lennutundide kandmist hoolduspäevikusse võib kontrollida kas järelevalvet tegev üksus või Kaitseministeerium kui Kaitseväge üle üldist järelevalvet tegev asutus.

Kõiki I ja II kategooria mehitamata õhusõidukeid, sealhulgas ka neid II kategooria omi, millel peab olema lennukõlblikkuse sertifikaat, võib Kaitseväes hooldada isik, kes on läbinud asjakohase koolituse (§ 22 lõige 3). Näiteks võib see isik vahetada õhusõidukil propelleri, tiiva või mootori. Koolituse nõuded kehtestab Kaitseväge.

Üks erinevus I ja II kategooria mehitamata õhusõidukite hooldamises on siiski olemas. Kui II kategooria mehitamata õhusõidukit hooldatakse väljaspool Kaitseväge, peab see tootja- või hooldusorganisatsioon vastama vähemalt raammääruse 2018/1139 IX lisas sätestatud nõuetele (§ 22 lõige 4). Raammääruse IX lisa punktis 2.2 on sätestatud üldnõuded organisatsioonile. Punkti 2.2 alapunktis viidatud kaks komisjoni määrust (2019/945 ja 2019/947) ei reguleeri tootja- ja hooldusorganisatsiooni nõudeid nii, nagu seda teevad näiteks EMAR M, EMAR 145 või ka komisjoni määrus 1321/2014, kuid nendes sätestatakse menetlustoimingud toote nõuetele vastavuse hindamiseks ja muuks selliseks.

III kategooria mehitamata õhusõiduki hooldamisega tegelev üksus ja selle tegevus Kaitseväes või tootja- või hooldusorganisatsioon, kui õhusõiduki hooldamine tellitakse väljastpoolt Kaitseväge, peab vastama samadele nõuetele, mis on sätestatud mehitatud õhusõidukitele (§ 22 lõige 5). Vaata ka § 21 selgitust.

3. peatükk. Õhusõiduki käitamise nõuded

3. peatükki on koondatud nõuded, mis puudutavad õhusõiduki käitamist, kuid mis ei ole lennureeglid ega käsitle inimeste või kauba vedu või lennundusjulgestust. Sellised nõuded on paljuski seotud õhusõiduki lennueelse tegevuse ja lennueelse ettevalmistusega: mida peab õhusõiduki juures kontrollima ja n-ö sättima, enne kui õhusõiduk stardib ja õhku tõuseb. Peatükis on enamasti kasutatud terminit „õhusõiduk“, mis tähendab seda, et nõue kehtib nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukile. Juhul kui nõue kehtib vaid ühele neist, on kasutatud vastavat terminit – mehitatud õhusõiduk või mehitamata õhusõiduk.

Paragrahv 23 käsitleb lennu ettevalmistamist. Enne iga lendu peab olema määratud lennuülesanne (§ 23 lõige 1). Lennuülesanne on sisuliselt kaitsevaelase jaoks käsk, milles on määratud tema ülesanne, mida ta täitma peab. See käsk (lennuülesanne) autoriseeritakse järgides Kaitseväge käsuaahelat. Lennuülesanne määrab muu hulgas ka selle, missugune varustus peab õhusõidukis olema, kui palju kütust või energiat peab selles olema ja nii edasi. Samuti tähendab see säte, et ilma lennuülesandeta ei või lendama minna.

Kui piloot⁷⁸ või kaugpiloot alustab pärast lennuülesande kättesaamist selle täitmise ja lennu ettevalmistamist, peab ta veenduma järgmistes asjades (§ 23 lõige 2).

⁷⁸ „Õhusõiduki kapten“ on termin, mida kasutatakse selle piloodi puhul, kes vastutab konkreetse lennu eest. Piloot võib ühe lennuülesande täitmisel olla rohkem kui üks ja sel juhul määratakse, kes neist on vastutav piloot ehk õhusõiduki kapten. Kuna mehitamata õhusõidukite valdkond on suhteliselt uus, siis siin veel sarnast süsteemi ei ole. Tõenäoliselt saab Kaitseväes selleks vastutavaks isikuks üksuse ülem I ja II kategooria mehitamata õhusõidukite puhul. III kategooria mehitamata õhusõidukite puhul võib kaugpiloot olla rohkem kui üks ja seega tekib ka vajadus määrata, kes vastutab lennu eest.

Esiteks peab veenduma, et õhusõiduk on lennukõlblik. See tähendab, et tuleb kontrollida, kas õhusõidukil on kehtiv lennukõlblikkuse sertifikaat, kui selle olemasolu on seadusega nõutav.

Teiseks peab olema koostatud operatsiooniline lennuplaan. Nimetatud lennuplaan on kaitsevääsisene dokument, milles sarnaselt tavalise lennuplaaniga kirjeldatakse lennuga seotud vajalikku teavet ja muid lennuks vajalikke asjaolusid. Operatsiooniline lennuplaan peab olema autoriseeritud (vastavalt Kaitseväge käsuaahelale). Vaata ka operatsioonilise lennuplaani kohta §-de 26 ja 27 selgitusi.

Kolmandaks peab õhusõiduki kapten või kaugpiloot veenduma, et lennuliiklusteeninduse üksusele on lennuplaan esitatud, kui seda on vaja esitada. Vaata täpsemalt § 25 selgitusest, millal on vaja esitada lennuliiklusteeninduse üksusele lennuplaan.

Neljandaks tuleb kontrollida, kas vajalikud õhusõiduki hooldustööd on tehtud ning lennuülesandeks vajalikud seadmed, mõõteriistad ja varustus on töökorras. See tähendab, et õhusõiduki kapten või kaugpiloot peab veenduma, et õhusõiduk on tehniliselt korras, talvisel ajal härmatisest, jääst ja lumest puhastatud, sellel on piisavalt kütust, õli, hapnikku ja muud sellist, kogu lennuks vajalik varustus ja seadmed pardal või õhusõiduki külge kinnitatud ja need ka töötavad. Kui õhusõiduk saab energiat akudelt, peab kaugpiloot veenduma, et mehitamata õhusõidukil on piisavalt energiat lennuülesande täitmiseks (§ 23 lõige 4), see tähendab, et akud on laetud ja muu taoline tagatud.

Viiendaks tuleb vaadata, kas õhusõiduki mass ja tsentreering on lubatud piirides ning jäävad nendesse piiridesse kogu lennu ajaks. See tähendab, et massi ja tsentreeringu arvutused peavad olema enne õhusõiduki õhkuõhusmist tehtud. Vaata ka § 29 selgitust.

Kuuendaks peab õhusõiduki kapten kontrollima, kas mehitatud õhusõidukil on pardal kogu nõutav teave ja dokumendid⁷⁹. Kaugpiloot peab aga veenduma, et tal on kaasas või on struktuuriüksuse staabis või allüksuse staabis või juhtimispunktis olemas kogu mehitamata õhusõidukiga lendamiseks nõutav teave ja dokumendid⁸⁰.

Seitsmendaks peab õhusõiduki kapten või kaugpiloot veenduma, et õhusõidukil on kaup ja varustus nõuetekohaselt paigutatud ja kinnitatud. See tähendab, et lennukil või kopteril ei pruugi olla kogu varustus õhusõiduki sees, vaid see võib olla kinnitatud ka lennuki või kopteri külge. Selliseks näiteks on relvastus (relvad, pommid, raketid jms) või vaatlusseadmed. Kaup on harilikult pandud õhusõiduki sisse. I ja II kategooria mehitamata õhusõidukil ei saa üldjuhul õhusõidukisse midagi paigutada, vaid kõik kinnitatakse väljapoole õhusõiduki kere külge. III kategooria mehitamata õhusõiduk võib olla nii suur, et varustust ja kaupa saab panna ka õhusõiduki sisse. Seega, olenevalt õhusõiduki suuruselt, veetavast kaubast või lennuülesande jaoks vajalikust varustusest tuleb vaadata, kas kõik esemed on korrektselt paigutatud õhusõidukisse või kinnitatud selle külge.

Kui lennuülesanne näeb ette kauba vedu, tuleb selle paigutamisel või kinnitamisel õhusõiduki külge üldjuhul järgida Chicago konventsiooni nõudeid⁸¹ (§ 23 lõige 3). Kaubaks võivad olla

⁷⁹ Nõutava teabe ja dokumentide loetelu on esitatud määruse §-s 12.

⁸⁰ Nõutava teabe ja dokumentide loetelu on esitatud määruse §-s 20.

⁸¹ Need nõuded on esitatud Chicago konventsiooni 18. lisas („The Safe Transport of Dangerous Goods by Air“), mida ICAO vastavalt vajadusele uuendab.

mistahes esemed, näiteks toidupakid, tulirelvad, laskemoon, lahingumoon, sõidukid⁸², individuaalne sõduri riidevarustus, lahinguvarustus ja nii edasi. Chicago konventsiooni järgi jaguneb veetav kaup kategooriatesse, mida võib omavahel koos õhusõidukiga vedada ja mille koos vedamine on täielikult keelatud. Üldjuhul on keelatud vedada koos paljusid selliseid kaubaartikleid, mida Kaitseväl on oma ülesannete korrektseks täitmiseks vaja koos vedada. Alati ei ole võimalik kaupa paigutada päris nii, nagu see on ette nähtud Chicago konventsioonis, näiteks kui sõjalise operatsiooni käigus pommitatakse teatud objekte, siis ei ole võimalik paigutada tsiviillennunduse kohaselt neid pomme kopterisse või lennukisse. Selleks nähakse määrusega ette erandite tegemise võimalus ja Kaitseväl tuleb taotleda erandit. Erandi taotlemise ja täpsemalt reisijate- ja kaubaveo kohta vaata 5. peatüki (§-d 55–60) selgitust.

Üks lennu ettevalmistuse osa on veel ka lennuvälja ja varulennuväljade⁸³ valimine (§ 24). Varulennuväli tuleb valida kindlasti siis, kui lennumarsruut on pikk (üle 500 meremiili ehk üle 927 km), seetõttu kestab see ajaliselt pikka aega, mille jooksul võib nii mõndagi juhtuda, näiteks ilm või muud asjaolud muutuda (§ 24 lõige 2).⁸⁴ Varulennuväli valitakse tavaliselt juhuks, kui ei ole võimalik ilmastikutingimuste⁸⁵, tehnilise rikke või muude asjaolude tõttu (näiteks suletakse lennuväli lennuraja hoolduseks) sihtlennuväljal⁸⁶ maanduda. Seepärast tuleb valida vähemalt üks sihtlennuvälja varulennuväli, kuhu on võimalik ootamatute asjaolude ilmnenemise korral maanduda. Stardi-varulennuväli tuleb valida selleks, et võib tekkida olukord, kus õhusõiduk on võimeline küll startima, kuid ootamatu asjaolu (näiteks ootamatu ilmamuutus või tehniline rike) tõttu ei saa samal lennuväljal maanduda, näiteks on õhusõiduk maandumiseks liiga raske või rada ei sobi.

Valitav (varu)lennuväli, mida kasutatakse või plaanitakse kasutada õhusõiduki stardiks ja maandumiseks, või muu nimetatud tegevuseks valitud ala (st ajutine lennuväli) peab olema mõõdetelt ja omadustelt selline, mis vastab õhusõiduki käitamise nõuetele (§ 24 lõige 1). Juhul, kui lennuväli ei ole tegelikult sobiv sellist liiki õhusõiduki (peamiselt mehitatud õhusõiduki või III kategooria mehitamata õhusõiduki) stardiks või maandumiseks, ei suudeta tagada lennunduse ühe olulisima põhimõtte – lennundusohutuse – täitmist. Selle tulemusena ei ole täidetud ka õhusõiduki käitamise nõuded.

Kui plaanitav lennumarsruut on kuni 500 meremiili (ehk 927 km) stardilennuväljast, peab lennu planeerimisel valida vähemalt ühe varulennuvälja, kui õhusõidukiga maandumiseks sihtlennuväljal või stardilennuväljal ei ole seal prognoositud meteoroloogilised miinimumnõuded täidetud või kui sihtlennuvälja ilmaprognoos ei ole kättesaadav või seal ei ole võimalik maanduda muudel asjaoludel (§ 24 lõige 3). Valida tuleb ka stardi-varulennuväli ja see peab asuma maksimaalselt ühe lennutunni kaugusel stardilennuvälja suhtes. Veel peab vaatama, et plaanitava stardi-varulennuvälja ilmaprognoosi kohaselt on seal võimalik vajaduse korral maanduda, kui stardilennuvälja ilmastikutingimused ei ole maandumiseks sobivad või ei ole seal võimalik maanduda muul põhjusel (näiteks on õhusõiduk liiga raske).

⁸² Sõiduk on liiklusseaduse § 2 punkti 73 kohaselt teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul.

⁸³ Komisjoni määruse 923/2012 artikli 2 punkti 38 kohaselt on varulennuväli lennuväli, kuhu õhusõiduk võib lennata, kui lennu jätkamine või sihtlennuväljal maandumine osutub võimatuks või ebasoovitavaks, kus osutatakse vajalikke teenuseid ja on olemas vajalikud seadmed ning mis vastab õhusõiduki suutlikkuse nõuetele ja on kavandataval kasutamisel töökorras. Varulennuväljad hõlmavad stardi-varulennuvälja, varulennuvälja marsruudil ja sihtlennuvälja varulennuvälja.

⁸⁴ Peale selle võidakse varulennuväli valida ka muul juhul (vt nt § 24 lõige 3).

⁸⁵ Lennunduses kasutatakse ka terminit „meteoroloogilised tingimused“.

⁸⁶ Sihtlennuväljaks võib olla ka näiteks maandumine laevale.

Paragrahvis 25 käsitletakse, millal tuleb esitada lennuplaan lennuliiklusteeninduse üksusele ja mis seal kirjas olema peab. Oluline on märkida, et I kategooria mehitamata õhusõiduki lennutamise korral ei ole vaja lennuplaani esitada (§ 25 lõige 3). Seda põhjusel, et I kategooria mehitamata õhusõidukiga ei lennata kontrollitud õhuruumis, vaid lennatakse kuni 500 jala kõrguseni, samuti ei tohi õhusõiduk silmist kaduda, vaid peab olema pidevalt kaugpiloodi või tema abilise vaateväljas.

Kui lennuülesanne ei näe ette teisiti, esitatakse lennuplaan enne iga lendu samadel alustel ja sama teabega, nagu seda tehakse tsiviillennunduses (§ 25 lõige 1). Nõuded, millal ja mis teave lennuplaani lisatakse, on kirjas komisjoni määruse 923/2012 lisa punktides SERA.4001 (lennuplaani esitamine), SERA.4005 (lennuplaani sisu), SERA.4010 (lennuplaani koostamine), SERA.4015 (lennuplaani muutmine) ja SERA.4020 (lennuplaani sulgemine).

Kui lennuülesanne ei näe ette lennuliiklusteeninduse üksusele lennuplaani esitamist, peab piloot lennu või selle osa eelnevalt koordineerima Kaitseväes asjakohase üksusega⁸⁷, kes edastab lennuliiklusteeninduse üksusele lennuohutuse tagamiseks vajalikud lennuandmed, kui ei ole kokku lepitud teisiti (§ 25 lõige 2). Lennuplaani ei esitata, kui lennuülesanne eeldab piloodilt operatiivset tegutsemist või on lend aja-, teabe- või asukohakriitilise iseloomuga ning selle puhul ei ole lennuplaani koostamiseks ja esitamiseks kas aega või võimalusi. Näiteks on sellised lennud õhuturbe tuvastuslennud, meditsiinilise evakuatsiooni lennud (edaspidi *MEDEVAC-lennud*), otsingu- ja päästelennud (SAR⁸⁸), tulekustutuslennud, seire- ja luurelennud.

Paragrahvid 26 ja 27 käsitlevad operatsioonilist lennuplaani. Operatsiooniline lennuplaan on kaitsevääsisene dokument, mis kiidetakse heaks ja mis võib koosneda mitmest osast. See võib olla ka osaliselt käsitsi kirjutatud (nt kaalu ja tsentreeringu arvutused tehtud käsitsi, kui õhusõiduki piloot või kaugpiloot asuvad sõjaväelise väljaõppe ajal n-õ lahinguväljal, sest siis ei pruugi olla aega või vahendeid lennuplaani korrektseks ühe dokumendina koostamiseks).

Paragrahvi 26 lõike 1 kohaselt tuleb operatsiooniline lennuplaan koostada iga lennu kohta ja, nagu juba mainitud, võib see koosneda mitmest osast. See nõue on üldine. Teatud juhtudel võib siiski operatsioonilise lennuplaani koostamisest loobuda. Need erandid kehtestatakse määruse §-s 27.

Operatsioonilisse lennuplaani märgitakse üldjuhul sarnane info, mis tavapärasesse lennuplaani. Operatsioonilise lennuplaani vorm koostatakse vastavalt õhusõiduki tüübi vajadustele. Minimaalne teave on järgmine (§ 26 lõige 2):

- 1) lennuvälja tähis või selle puudumise korral lennuvälja nimetus (nt EEEI);
- 2) õhusõiduki tüüp ja tunnus (nt An-2, T41);
- 3) lennu kuupäev (nt 08JUN2019);
- 4) õhusõiduki kapteni nimi või nimekood (nt RÄT);
- 5) stardilennuväli, kaasa arvatud tegelik väljumisaeg (nt EEEI, ETD 1000);
- 6) sihtlennuväli, kaasa arvatud tegelik saabumisaeg (nt EETU, ETA 1200);
- 7) lennu tüüp (nt STATE, MIL);
- 8) navigatsiooni ja lennuaja arvestus, sealhulgas marsruudipunktid, vahemaad, ajad, kavandatavad lennutasandid ja kõrgused.

Peale selle tuleb operatsioonilisse lennuplaani märkida sõltuvalt lennuülesandest veel järgmine teave (§ 26 lõige 3):

⁸⁷ Praegu on selleks üksuseks õhuoperatsioonide juhtimiskeskus.

⁸⁸ Ingl k search and rescue.

- 1) lennukiirus (nt 090KT);
- 2) arvestuslik kütusekogus ja käitamisaeg (nt 02:00/01:30);
- 3) massi ja tsentreeringu arvestused;
- 4) varulennuväljad (nt EETN);
- 5) ilmastikuandmed;
- 6) minimaalkõrgused marsruudil siht- ja varulennuväljale (nt 1000FT);
- 7) meteoroloogilised miinimumnõuded siht- ja varulennuväljadel (nt VMC).

Operatsiooniline lennuplaan koostatakse järgmistel juhtudel vaid vajaduse korral (§ 27 lõige 1):

- 1) visuaallennureeglite järgi toimuva lennu (edaspidi *VFR-lend*) puhul, kui stardiks ja maandumiseks kasutatakse sama lennuvälja ning lend toimub selle lennuvälja lennuinfotsoonis või lähialas;
- 2) sõjaväelise väljaõppe ajal väljaõppeks toimuva lennu puhul;
- 3) riigi sõjalise kaitsmise ajal.

„Vajaduse korral“ tähendab seda, et Kaitseväl on koostatud STJ, milles kirjeldatakse neid juhtumeid, millal ei ole vaja operatsioonilist lennuplaani koostada.⁸⁹ Kuna juhtumite loetelu on ajas muutuv, siis ei loetleta neid juhtumeid selles eelnõukohases määruuses. Paljudel juhtudel on need olukorrad samad mis siis, kui lennuplaani ei ole vaja esitada.

I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul, mille õhkutõusmise mass on alla viie kilogrammi, operatsioonilist lennuplaani üldjuhul ei koostata, kui lend kestab alla 20 minuti (§ 27 lõige 3). Seega selleks, et operatsioonilist lennuplaani ei peaks koostama, peab olema täidetud kaks järgmist tingimust: 1) tegemist peab olema I kategooria mehitamata õhusõidukiga, mille maksimaalne õhkutõusmise mass on kuni viis kilogrammi, ja 2) lend peab kestma alla 20 minuti. Kui üks nendest tingimustest ei ole täidetud, tuleb operatsiooniline lennuplaan koostada.

Tavaliselt kestavadki I kategooria mehitamata õhusõidukiga tehtavad lennud alla 20 minuti, näiteks selleks, et teha maastikuluuret või muud sarnast tegevust. Sellise tegevuse puhul oleks sõdurite jaoks liigselt koormav kohustus koostada operatsiooniline lennuplaan, sest I kategooria mehitamata õhusõidukiga lennatakse maksimaalselt 500 jala kõrgusel ehk ei lennata kontrollitud õhuruumis. Üldjuhul oma tegevust siiski koordineeritakse muude üksuste tegevuse kaudu, välja arvatud juhul, kui tegemist on salastatud ülesandega.

Operatsiooniline lennuplaan tuleb koostada juhul, kui õhusõiduki maksimaalne õhkutõusmise mass on alla viie kilogrammi ja lend kestab üle 20 minuti. Selliseks lennuks võib olla tavaline marsruutlend, treeninglend või jälgimislend.

Struktuuriüksus, kes kasutab oma ülesannete täitmisel I ja II kategooria mehitamata õhusõidukit, kehtestab oma struktuuriüksuse jaoks operatsioonilise lennuplaani koostamise nõuded (§ 27 lõige 2). Nõuded võivad olla kehtestatud STJina või muu selles struktuuriüksuses koostatava juhendina. Koostamisel tuleb arvesse võtta oma struktuuriüksuse ja selle allüksuste ülesannete eripära. Samuti tuleb arvesse võtta määruuses sätestatud operatsioonilise lennuplaani koostamise nõudeid (vt § 26). Soovitav on, et struktuuriüksused koordineeriks nõuete koostamist õhuväega kui Kaitseväes lennundustegevust korraldava struktuuriüksusega, et iga üksus ei hakkaks n-ö uuesti jalgratast leiutama. Samas ainult õhuväele selle ülesande määramine ei oleks korrektne, sest õhuvägi ei tea kõikide struktuuriüksuste ülesannete eripära.

⁸⁹ Viide STJile on olemas ka Lennubaasi lennutegevuskäsiraamatus.

Koordineerimine tagab, et operatsioonilise lennuplaani koostamise nõuded oleksid eri üksustes ühtlustatud selles osas, mis on neis sarnane.

Paragrahviga 28 sätestatakse nõuded lennuks kütuse ja reservkütuse koguse planeerimiseks. Oluline on märkida, et §-s 28 sätestatavad nõuded kehtivad nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukitele. Viimaste puhul konkreetsemalt nendele õhusõidukitele, mis kasutavad energiaks muud kütust kui akudelt saadav elektrienergia.

Õhusõidukisse tangitava lennuks vajaliku kütuse koguse arvutamisel tuleb arvesse võtta õhusõiduki lennukäsiraamatus märgitud kogust (§ 28 lõige 1). Harilikult on lennukäsiraamatus märgitud õhusõiduki kulutatav kütusekogus teatud ajaühiku või läbitava vahemaa suhtes (umbes nii, nagu on autodel märgitud manuaali auto keskmine kütusekulu 100 km läbimisel). Tootjad on selle keskmise kulu arvutamisel arvesse võtnud keskmiseid ilmastikutingimusi ja muid näitajaid (nt õhusõiduki mass). Kuid vaatamata sellele ei pruugi kogu lend kulgeda ideaalsetes ilmastikutingimustes, mistõttu tuleb arvestada ka reservkütuse kogust (§ 28 lõige 2), et õhusõidukiga oleks võimalik lennata sihtlennuväljale (näiteks väga tugeva vastutuule korral kulub õhusõidukil ka tavapärasest rohkem kütust) või varulennuväljale (näiteks juhul, kui sihtlennuvälja ilmastikutingimused ei võimalda seal maanduda).

Reservkütuse koguse arvutamisel lennukite puhul arvestatakse, et:

- 1) kui lennatakse instrumentaallennureeglite järgi, oleks võimalik lennata varulennuväljale, või
- 2) oleks ettenägematuteks juhtudeks olemas vajalik kütus, mis on vähemalt viis protsenti lennuks vajaminevast kütusekogusest, või
- 3) kolbmootoriga lennuki puhul oleks lendamiseks täiendavalt kütust veel 45 minutit kestvaks lennuks või
- 4) turbiinmootoriga lennuki puhul 1500 jala (4921 meetri) kõrgusel oleks lendamiseks täiendavalt kütust veel 30 minutit kestvaks lennuks.⁹⁰

Reservkütuse koguse arvutamisel kopterite puhul arvestatakse (§ 28 lõige 3), et reservkütust jaguks lendamiseks veel:

- 1) 30 minutit või
- 2) 20 minutit, kui lennatakse piirkonnas, kus on piisavalt sobivaid maandumisplatse hädaolukorraks.

Nimetatud ajaline nõue on välja kujunenud Kaitseväe praktikast, et oleks tagatud ohutu kopteri maandumine, kui planeeritud kopteriplatsil, kopteriväljakul või lennuväljal ei ole mingil põhjusel võimalik maanduda ja on vaja leida sobiv plats maandumiseks või jõuda varulennuväljale või muule maandumisplatsile, mis on varuplatsiks (operatsioonilise) lennuplaani koostamisel planeeritud.

Eelnõu §-s 29 sätestatakse nõuded õhusõiduki massi ja tsentreeringu tagamiseks. Nagu teada, mõjutab õhusõiduki massi iga seadme eemaldamine või lisamine, muutes sellega õhusõiduki massi ja raskuskeset. Samuti võib see mõjutada seda, kui palju lasti võib õhusõidukisse panna. Kui õhusõidukilt eemaldatakse mõni väga kerge seade või seadeldis, siis ei ole tõenäoliselt vaja kontrollida õhusõiduki massi ja tsentreeringut, kuid muul juhul küll. Tootjaorganisatsioon on tavaliselt lennukäsiraamatusse kirja pannud, kui suur võib õhusõiduki mass olla, ilma et see mõjutaks lennuomadusi, sealhulgas õhusõiduki raskuskeset. Selleks, et tagada lennukäsiraamatus märgitud piiridesse jäämine, tulebki teha enne iga starti massi ja

⁹⁰ LennSi § 56¹.

tsentreeringu arvutused (§ 29 lõige 1). Massi arvutust tuleb teha ka veendumaks, et plaanitud lennuülesande täitmiseks oleks võimalik sellel lennuväljal või kopteriväljakul või -platsil või muul õhusõiduki stardiks ja maandumiseks kohandatud alal ohutult startida või maanduda (lõige 2). Kui see ei ole võimalik, tuleb muuta lennuülesannet või leida muu lahendus.

Paragrahviga 30 sätestatakse nõuded õhusõiduki minimaalvarustusele. Õhusõiduki projekteerimise ja ehitamise käigus nähakse ette õhusõiduki minimaalvarustus, mille puudumise korral võib kannatada lennuohutus. Seega sätestatakse, et iga õhusõiduki kohta tuleb koostada selle õhusõiduki minimaalvarustuse loetelu (MEL)⁹¹, mis tugineb tootjaorganisatsiooni koostatud õhusõiduki minimaalvarustuse loetelule (MMEL)⁹² (§ 30 lõige 1).

Loetelusse tuleb märkida ka asendusseadmed, kui need on olemas ja õhusõiduki tootjaorganisatsiooni koostatud lennukäsiraamatu järgi on nende kasutamine lubatud (§ 30 lõige 2). Näiteks kui lennuki M-28 puhul madala õlirõhu hoiatuse näidik ei tööta, kuid õlirõhu ja õlitemperatuuri näidikud on töökorras, võib neid kahte seadet pidada asendusseadmeteks. Kui kopteri Robinson puhul näiteks generaatori tuli ei tööta, võib lennata juhul, kui ammeeter või voltmeeter on töökorras (selles veendutakse enne õhkutõusu ja nende seadete tööd jälgitakse lennu ajal). Veel näiteks võib lennata ilma maandumistuledeta päevasel ajal ja öisel ajal, kui vähemalt üks maandumistuli on töökorras. Või reisija iste või turvavöö ei pea olema töökorras, kui sellel kohal reisijat ei veeta, samuti ei pea töötama lennutunnilugeja (ingl k *hour meter*), kui rakendatakse lennuaja registreerimise protseduuri.

Kui mõni MEL-lehel kirjas olev seade ei ole töökorras, kuid olemas on asendusseade, võib õhusõidukit kasutada tingimusel, et järgitakse MEL-lehel selle katkise seadme asemel kasutatava asendusseadme kohta märgitud õhusõiduki käitamispääringuid (§ 30 lõige 3). Näiteks kopteri Robinson MMELis on vigade kõrvaldamise aeg jagatud nelja klassi ja loetelus oleva iga seadme juurde märgitakse, kui kiiresti tuleb see viga kõrvaldada.⁹³

Olenevalt lennuülesandest, mida konkreetse (mehitatud) õhusõidukiga täidetakse, õhusõiduki tüübist ja muust sellisest, peab õhusõidukil olema peale MELi tagatud veel ka muu lisavarustuse olemasolu. Igal mehitatud õhusõidukil peavad olema pardal esmaabivahendid ja tulekustuti (§ 31 lõike 1 punktid 1 ja 2).

Peale nende peavad lisavarustusena olema pardal vähemalt järgmised seadmed ja vahendid:

- 1) päästevestid või muud sama eesmärgi täitvad ujuvvahendid, kui lennatakse veekogu kohal kaldast või rannajoonest kaugemal kui 50 meremiili (93 kilomeetrit) (§ 31 lõike 1 punkt 3);
- 2) päästeparv, mis suudab mahutada kõik õhusõidukis viibivad reisijad, ja signaalraketid hädasignaali edastamiseks, kui lennatakse veekogu kohal kaldast või rannajoonest kaugemal kui 100 meremiili (185 kilomeetrit) (§ 31 lõike 1 punkt 4);

⁹¹ MEL on loetelu õhusõiduki seadmetest ja muu varustusest, mida on õhusõiduki kindlaks määratud tingimustel käitamiseks vaja, kui ei tööta konkreetne seade, ja mille on koostanud õhusõiduki valdaja ning mis on kooskõlas tootjaorganisatsiooni koostatud õhusõiduki minimaalvarustuse loeteluga või on sellest rangem. – Chicago konventsiooni 6. lisa *Õhusõiduki käitamine* (ingl k *Operation of Aircraft*).

⁹² Ingl k *Master Minimum Equipment List*, MMEL. MMEL on tüübiprojekti eest vastutava (tootja)organisatsiooni poolt konkreetse õhusõidukitüübi jaoks koostatud loetelu, mille on heaks kiitnud riigi, kus projekt koostati, asjakohane asutus, ja milles identifitseeritakse seadmed ja muu varustus, mis üksikult võivad olla lennu alguses kasutatavad (st mitte töökorras). MMEL võib olla seotud teatud käitamistingimuste, -piirangute või – protseduuridega. – Chicago konventsiooni 6. lisa „Õhusõiduki käitamine“.

⁹³ Näiteks A – avastamise päeval, kui märkustes ei ole muud juhust, mis ei ole seotud päevadega, B – kolm kalendripäeva avastamisest, C – kümme kalendripäeva avastamisest, D – 120 kalendripäeva avastamisest.

- 3) merepäästeülikond, kui lennatakse veekogu kohal aastaajal, kui veetemperatuur on alla 12°C, ja mootoririkke korral ei ole võimalik maismaale jõuda (§ 31 lõike 1 punkt 5);
- 4) raadiokõrgusmõõtja, millel on võimalik muuta hoiatuskõrgust, kui kopter lendab veekogu kohal (§ 31 lõige 2).

See loetelu on tingimuslik. See tähendab, et kui lennuülesanne ei näe ette veekogu (mere) kohal lendamist üle 50 või 100 meremiili või ei lennata talvisel perioodil, ei ole kohustust ka selles loetelus olevat varustust pardale võtta.

Paragrahvis 32 sätestatakse, millal tuleb lennuülesande täitmise ajal kaasa võtta lisahapnik. Kui lennuülesanne näeb ette lendamise kõrgusel üle 10 000 jala (3000 meetri), peab mehitatud õhusõiduk olema varustatud hapnikusüsteemiga ja piisava hapnikuvaruga lennuülesande täitmise ajaks. Füüsikast on teada, et mida kõrgemal maapinnalt ollakse (kas olles mägedes või lennatakse), seda hõredam on seal õhk ehk on vähem hapnikku, mida hingata. Seetõttu on oluline, et kui lennuülesanne näeb ette, et mehitatud õhusõiduk lendab kõrgemal kui 10 000 jalga, peab õhusõiduki salongis ja kokpitis olema võimalik reguleerida hapniku taset või saavad kõik õhusõidukis viibijad endale hapnikumaskid. See tähendab muu hulgas, et kui tehakse lennueelset ülevaatus, tuleb kontrollida ka hapnikusüsteemi korrasolekut ja piisava hapniku olemasolu süsteemis.

Paragrahvis 33 käsitletakse õhusõidukite talvise lennueelse hoolduse tegemist. Talvist lennueelset hooldust tehakse, kui (§ 33 lõige 1):

- 1) õhusõiduk on kaetud härmatise, jää, lume või lõrtsiga;
- 2) ilmaprognoosi kohaselt on õhusõiduki lendamise ajal oodata selliseid ilmastikutingimusi, mis tingivad õhusõiduki kattumise härmatise, jää või lumega.

Talvist lennueelset hooldust ei tehta mitte üksnes talvel, vaid ka vajaduse korral teistel aastaegadel (eelkõige kevadeti ja sügiseti). Maapinna lähedal võib olla õhk juba piisavalt soe, nii et õhusõiduk ei vaja näiteks jäätumisevastase vahendi kasutamist, kuid teatud kõrgusest alates on õhk siiski nii külm, et tekib õhusõiduki tiibade jäätumise oht. Viimane aga mõjub tugevalt lennuohutust, sest jääga kaetud tiibadega lennates ei ole tagatud õhuvoolude ühtlane liikumine, mis aitab õhusõidukil õhus püsida.

Talvist hooldust aga ei või teha suvaliste vahendite ja ainetega. Jää eemaldamiseks võib üldjuhul kasutada üksnes jäätõrjeainet, mida lubab kasutada õhusõiduki tootjaorganisatsioon (§ 33 lõige 2). Võib kasutada ka jäätõrjeainet, millele on tehtud aerodünaamilise kõlblikkuse test. Test on vaja teha selleks, et kontrollida selle aine samaväärsust tootja lubatud jäätõrjeainega. Kui testi tulemusena ei ole aerodünaamika samaväärne, siis seda ainet kasutada ei või. Hoolduse eesmärk on tagada lennuohutus.

Paragrahviga 34 pannakse kohustus teha enne õhusõiduki starti ja õhku tõusmist õhusõidukile lennueelne ülevaatus. Nähakse ette, et lendu ei tohi alustada enne lennueelse ülevaatus tegemist (§ 34 lõige 1). Lennueelset ülevaatus võib teha piloot või lennundustehniline töötaja (ehk tehnik) või teevad mõlemad (§ 34 lõige 2). Tehnik võib teha seda ainult juhul, kui ta on saanud asjakohase väljaõppe. Lennueelse ülevaatus andmed tuleb kanda õhusõiduki lennupäevikusse (§ 34 lõige 3). Ülevaatus eesmärk on tagada lennuohutus.

Paragrahvis 35 käsitletakse lennuväljal ja (mehitatud) õhusõidukis isikutevahelist märguannete ja signaalide kasutamist. Märguanded ja signaalid ei ole sarnane lennueelne tegevus nagu massi ja tsentreeringu arvutuse tegemine või talvine lennueelne hooldus.

Märguandeid ja signaale kasutatakse näiteks õhusõiduki stardi, maandumise ja parkimise ajal, kui omavahel suhtlevad lennuvälja või kopteriväljaku töötajad ja piloodid, või lendamise ajal, kui piloodid suhtlevad omavahel märguannete abil.

Lennuväljaliikluses kasutatakse märguannete ja signaalidena samu märguandeid ja signaale, mida tsiviillennunduses (§ 35 lõige 1). Tsiviillennunduses kasutatavaid märguandeid ja signaale peavad tundma ka kaitseennunduse piloodid, sest lennuülesanne võib ette näha ka maandumise tsiviilkasutuses olevale lennuväljale või kopteriväljakule ning ei saa eeldada, et tsiviilkasutuses oleva lennuvälja töötajad tunnevad ainult sõjalennukite ja -kopterite puhul kasutatavaid märguandeid või signaale. Nii sätestataksegi määrusega, et lennuväljaliikluses kasutatakse märguannetena ja signaalidena komisjoni määruse 923/2012 lisa punktis SERA.3301 kehtestatud märguandeid ja signaale. Selles kaitseennunduse osas, milles tsiviillennunduses märguanded ja signaalid puuduvad (näiteks relvadega seotud märguanded ja signaalid), kasutatakse NATO standardis „Käemärgid õhusõidukite maapealseks juhtimiseks – AFSP-2“ (STANAG 3117)⁹⁴ sätestatud märguandeid ja signaale. Õhusõiduki pardal kasutatakse ainult NATO standardis „Õhusõidukite vahel õhus edastatavad visuaalsed signaalid – AFSP-4“ (STANAG 3379)⁹⁵ sätestatud märguandeid ja signaale (§ 35 lõige 2).

Peatüki viimases paragrahvis (§ 36) käsitletakse järelepõleti kasutamise lubamise juhte, mida on kokku viis:

- 1) õhusõiduki käitamise ohutuse tagamine;
- 2) vajaduse korral õhusõiduki startimise ajal;
- 3) sõjaväelise väljaõppe ajal;
- 4) demonstratsioonlennu ajal;
- 5) tuvastuslennu ajal⁹⁶.

Järelepõleti on lihtsamalt öeldes vahend reaktiivmootori võimsuse lühiajaliseks tõstmiseks. Nagu juba mainitud, kasutatakse järelepõletit tavaliselt lühiajaliselt, sest selle kasutamise korral suureneb kütusekulu märgatavalt. Kütusekulu arvutustes tuleb arvesse võtta, kas kasutatakse järelepõletit või mitte, ja vajaduse korral lisada ka see kogus reservkütuse hulka.

4. peatükk. Kaitseennunduse lennureeglid

Kaitseennunduse lennureeglite peatükk jaguneb kaheks jaoks, millest esimene käsitleb üldiseid nõudeid (§-d 37 ja 38) ning teises kehtestatakse operatiivse lennuliikluse lennureeglid (§-d 39–54). Selleks, et tagada kaitseennunduse õhusõiduki lennule määratud riigikaitseülesande täitmine ELi raammääruse 549/2004 artiklis 13 loetletud kaitsemeetmete tähenduses, kehtestatakse eelnõuga üldisest lennuliiklusest eraldi riigisiseseid nõuded ja tingimused kaitseennunduse operatiivsele lennuliiklusele. Kaitseennunduse operatiivse lennuliikluse (OAT) lennureeglitega tagatakse kaitseennunduse õhusõidukite käitamine nii, et see kujutaks endast võimalikult väikest ohtu üldisele (tsiviil)lennundusohutusele, isikutele, varale või teistele õhusõidukitele.

1. jagu. Üldnõuded

⁹⁴ Ingl k *Aircraft Marshalling Signals*.

⁹⁵ Ingl k *In-flight Visual Signals*.

⁹⁶ Tuvastuslend ehk *alpha-scramble* lend ehk QRA (*quick reaction alert*) lend. Tuvastuslennu ajal võib olla vaja õhusõidukit kiirendada igal ajal, mitte ainult õhusõiduki startimise ajal, ja seetõttu on asjakohane ka see lend eraldi punktina erandite loetelusse lisada.

Kaitselendunduse lennuliiklus toimub üldise või operatiivse lennuliikluse lennureeglite järgi, oleneb lennule määratud riigikaitseülesandest (§ 37 lõige 1).

Kaitselendunduse õhusõiduki osalemisel üldises lennuliikluses järgitakse samu nõudeid, mis on kehtestatud tsiviillendundusele komisjoni määrusega 923/2012 ja lendundusseaduses (§ 37 lõige 2). Tegemist on pigem selgitava sättega, sest selle eelnõuga ei plaanita komisjoni määruses 923/2012 kehtestatud ühiseid lennureegleid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure (GAT-lennureeglid) käsitlevaid käitamissätteid muuta ega ka mitte valikuliselt kohaldada. Kaitselendunduse õhusõiduki kapten järgib GAT-lennureegleid üldjuhul siis, kui see ei takista lennule määratud riigikaitseülesande efektiivset täideviimist.

Operatiivses lennuliikluses järgitakse riigisiselt kehtestatud valdkonna lennureegleid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure (OAT-lennureeglid). Kaitselendunduse õhusõiduki kapten järgib üldises lennuliikluses osaledes eelnõukohaseid OAT-lennureegleid ulatuses, mis tagab lennule määratud lennuülesande efektiivse täitmise ja nii, et see kujutaks endast võimalikult väikest ohtu (tsiviil)lendundusohutusele, isikutele, varale või teistele õhusõidukitele. Seetõttu sätestataksegi määrusega, et operatiivses lennuliikluses järgitakse komisjoni määruse 923/2012 nõudeid koos eelnõuga sätestatud kaitselendunduse lennureeglitega (§ 37 lõige 3). OAT-lennureeglite järgi toimuvad kõik grupilennud, luurelennud, dessantlennud ja muud sarnased lennud.

GAT- ja OAT-lennureeglite käsitlemise täpsustuseks võib kaitselendunduse õhusõiduki lend toimuda nii GAT- kui ka OAT-lennureeglite kohaselt. Samuti võib õhusõiduki kapten sõltuvalt lennuülesandest muuta GAT-lennureeglite kohaselt toimuva lennu OAT-lennureeglite kohaselt toimuvaks lennuks ja vastupidi. Lennuliiklusüksusi teavitatakse lennureeglite ja lennuliikluse tingimuste muutmisest eelnevalt lennuplaanis (vt lennuplaani esitamise nõuded eelnõu §-s 25) või raadio teel.

Lennuülesanne, mida kaitselendunduse õhusõiduk võib OAT-lennureeglite kohaselt täita, on näiteks tulekustutuslend, MEDEVAC-lend, otsingu- ja päästelend, humanitaarmissiooniga lend, õhutorbe tuvastuslend, madallend ja teised. Näiteks võib sõdurite ja Kaitseväe erivarustuse transportlend toimuda GAT-lennureeglite kohaselt, kuid see võib muutuda OAT-lennureeglite kohaseks lennuks, kui lennuülesandeks on vedada sõdureid madallennus või on pardal ohtlik kaup. Hävitajate grupilend võib toimuda GAT-lennureeglite kohaselt, kuid võib muutuda OAT-lennureeglite kohaseks lennuks, kui eskorditakse gruppi mitte kuuluvat õhusõidukit.

Selle määrusega kehtestatavaid OAT-lennureegleid kohaldatakse Kaitseväe õhusõidukite, aeronavigatsiooniteenust osutavate ja lennuvälja käitavate üksuste, NATO liikmesriikide ja teiste partnerriikide sõjalise otstarbega õhusõidukite ning NATO või ÜRO egiidi all käitatavate õhusõidukite lendude suhtes (§ 37 lõige 4). Tegemist on pigem selgitava ja täpsustava sättega, sest see täpsustab eelnõu § 1 lõikes 3 sätestatut. Samuti on seda sätet vaja selleks, et ülejäänud riiklikus lendunduses osalejad (peamiselt Politsei- ja Piirivalveameti lennusalk) saaksid aru, et need OAT-lennureeglid nende suhtes ei kehti.

Paragrahv 38 käsitletakse aeronavigatsiooniteenuse osutamist. Kaitselendunduse lennuliikluse teenindamise tagab sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Eestis Lennuliiklusteeninduse AS, AS Tallinna Lennujaam, Keskkonnaagentuur) või Kaitseväe lennuliiklusteeninduse üksus (§ 38 lõige 1). Viimasel on olemas Lennuameti väljastatud

sertifikaat⁹⁷ ning see on osa lennuliikluse juhtimise süsteemist Eestis ja Euroopas. Oluline on märkida, et sertifikaat hõlmab ainult Ämari õhuruumi, taristut ja Ämari lähiala lennujuhtimisteenust osutavat üksust (edaspidi *lennujuhtimisüksus*⁹⁸) ehk nn torni. Sertifikaat ei hõlma õhuoperatsioonide juhtimiskeskust⁹⁹ ja sihitajate tegevust, samuti operatiivse lennuliikluse juhtimist.

Kaitsevägi osutab järgmisi aeronavigatsiooniteenuseid: häireteenindus (Ämari), lennujuhtimine, navigatsiooniteenindus, sideteenindus ja lennundusmeteoroloogia teenus. Selleks, et Kaitsevägi saaks operatiivsele lennuliiklusele osutada aeronavigatsiooniteenuseid, antakse määrusega Kaitseväele õigus seda teha ilma sertifikaati omamata. Ainus piirang on, et ta võib seda teenust osutada üksnes kaitselendunduse õhusõidukitele Kaitseväe lennuliiklusteenistuse üksuse kaudu (§ 38 lõige 2).

Paragrahvi 38 lõikes 3 täpsustatakse tingimusi, mille kohaselt võib tsiviillennunduses sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutaja pakkuda lennuliiklusteenindust kaitselendunduse operatiivsele lennuliiklusele. Eeldus on, et lennuliiklusteeninduse üksuse protseduurides on kaitselendunduse operatsioonilised piirangud ja sõjalise väljaõppe ja õhusõidukite erisused arvesse võetud ning Kaitseväega kooskõlastatud. Seeläbi on tagatud, et tsiviillennunduses sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutaja protseduurid ei ohusta OAT-lendu tegevast õhusõidukit, selle meeskonda ega mõjuta lennuülesande efektiivset täitmist.

2. jagu. Operatiivse lennuliikluse lennureeglid

Paragrahvides 39 ja 40 käsitletakse minimaalset lennukõrgust nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukite puhul ja maksimaalset lennukõrgust ainult mehitamata õhusõidukite puhul.

Eelnõu § 39 lõikega 1 sätestatakse, et operatiivses lennuliikluses võib minimaalsest visuaallennukõrgusest madalamal lennata üksnes juhul, kui seda nõuab lennuülesanne. Sellisel juhul tuleb mehitatud õhusõiduki lennu planeerimisel ja läbiviimisel arvestada eelnõu §-s 49 sätestatud madallennu lennureeglitega. Minimaalne lennukõrgus on sätestatud komisjoni määruse 923/2012 lisa punktides SERA.5001 ja SERA.5005, millega kehtestatakse visuaallennuilma tingimused (VMC¹⁰⁰) ja VFR-lennu reeglid üldisele lennuliiklusele. Näiteks pilvede kõrgus on maapinnast 450 meetrit (1500 jalga) või nähtavus maal on viis kilomeetrit. Näites toodud kõrgustest väiksema nähtavuse korral lendamiseks on vaja taotleda juba luba eri-VFR-lennu reeglite järgi lendamiseks. OAT-lennureeglite kohaseks lennuks muutub lend juhul, kui lennuülesanne näeb ette lendamist minimaalsest visuaallennukõrgusest madalamal. Näiteks siis, kui kopter harjutab maapinna kohal reljeeflendamist.

Minimaalse lennukõrguse puhul tuleb arvestada, et III kategooria mehitamata õhusõidukiga ei või lennata tootjaorganisatsiooni seatud miinimumlennukõrgusest madalamal (§ 39 lõige 2). Samas ei loeta õhukütõusmise või maandumise ajal lühiajalist madalalt lendamist selle hulka. Kui lennata mehitamata õhusõidukiga madalamalt, kui seda on ette näinud tootja, ei kehti tootja garantii ja tootja ei vastuta selle eest, kui õhusõidukiga midagi juhtub.

⁹⁷ Leitav aadressil: <https://www.ecaa.eu/et/lennundusspetsialistid-koolitus-ja-sertifikaadid/aeronavigatsiooniteenuse-osutajad>.

⁹⁸ Ingl k *air navigation service* (ANS).

⁹⁹ Ingl k *control and reporting post* (CRP).

¹⁰⁰ Ingl k *visual meteorological conditions* (VMC).

Paragrahviga 40 kehtestatakse mehitamata õhusõidukitele nõuded selle kohta, kui kõrgel need maksimaalselt lennata võivad. I kategooria mehitamata õhusõidukiga ei või lennata kõrgemal kui 500 jalga (152 meetrit) maa- või veekogu pinnast (§ 40 lõige 1). Paljud I kategooria mehitamata õhusõidukid on juba tootja poolt nii konstrueeritud ja valmistatud, et need ei ole võimelised 500 jalast kõrgemale lendama. Juhul, kui need on siiski võimelised seda tegema, peab kaugpiloot tagama, et I kategooria mehitamata õhusõiduk kõrgemale ei lendaks.

II kategooria mehitamata õhusõidukiga võib lennata kuni lennukõrguseni FL195, see tähendab maksimaalselt kuni 19 500 jala ehk 5943 meetri kõrguseni (§ 40 lõige 2). Komisjoni määruse 923/2012 lisa punkti SERA.5005 kohaselt ei tohi visuaallende sooritada kõrgemal lennutasandist FL195, mille alusel on II kategooria mehitamata õhusõiduki käitamise piiranguks visuaallennu tingimused. Kui mehitamata õhusõidukit soovitakse käitada instrumentaallennu tingimustel, toimub mehitamata õhusõiduki käitamine III kategooria tingimuste kohaselt.

III kategooria mehitamata õhusõidukiga võib lennata maksimaalselt nii kõrgele, kui seda on ette näinud tootjaorganisatsioon (§ 40 lõige 3). Kui tootja on seadnud maksimaalseks kõrguseks näiteks 30 000 jalga (ehk 9144 meetrit), siis selle konkreetse mehitamata õhusõidukiga võib lennata tootja seatud miinimumlennukõrgusest kuni maksimumlennukõrguseni, milleks on 30 000 jalga; kui maksimumlennukõrguseks on ette nähtud 45 000 jalga (ehk 13 716 meetrit), siis võib selle õhusõidukiga lennata maksimaalselt 45 000 jala kõrguseni. Mehitamata õhusõidukite maksimumlennukõrgust ei piira inimese füüsilised võimed, näiteks hapnikupuudus – mida kõrgemal lennata, seda hõredam on õhk –, vaid üksnes füüsika reeglid.

Paragrahviga 41 sätestatakse nõuded, millal ja kuidas võib õhusõidukist esemeid ja aineid alla visata, puistata või piserdada. Oluline on märkida, et esemete hulka saab lugeda ka pomme, rakette ja muud laskemoona ja lahingumoonu, kuid nende kasutamist Eesti riigi sõjalise kaitsmise ajal selle määrusega ei reguleerita. Määrusega reguleeritakse üksnes rahuajal toimuvaid tegevusi, mis ei ole seotud Eesti riigi sõjalise kaitsmisega ehk jõu kasutamisega väljastpoolt Eesti riigi vastu suunatud rünnaku lõpetamiseks või peatamiseks¹⁰¹.

Mehitatud või mehitamata õhusõidukilt võib esemeid või aineid visata, puistata või piserdada järgmistel juhtudel (§ 41 lõige 1):

- 1) õhusõiduki käitamise ohutuse tagamine – lennuohutusjuhtumid, kui on vaja vähendada õhusõiduki kaalu, et säilitada ühtlane õhusõiduki lennuprofiil või tagada ohutu maandumine sihtkoha-, varu- või esimesel sobival lennuväljal või maandumiskohal. Sellisel juhul võidakse näiteks visata õhusõidukist välja lasti, haakida lahti ripplasti, piserdada välja üleliigset kütust või tulekustutusvett või muud sellist. Näiteks mehitamata õhusõiduki puhul lastakse lasti kinnihoidvad haaratsid lahti, kui last on kinnitatud õhusõiduki külge;
- 2) sõjaväeline väljaõpe – Kaitseväe üksuste väljaõpe, mida korraldatakse üldjuhul selleks eraldatud õhuruumis. Eesmärk on harjutada lennumeeskonna protseduure, arendada pilootide individuaalseid oskusi ning parandada koostööd teiste üksustega maa peal või merel. Väljaõppe käigus harjutatakse näiteks metsatulekahjude tulekustutuse protseduure õhust, sõdurite dessanti langevarjudega, varustuse heitmist maapealsetele üksustele ja muud sellist. Sõjaväelise väljaõppe alla kuulub ka päris laskemoona või lahingumoonu heitmine Kaitseväe

¹⁰¹ Tegelikult võib sõjaline tegevus Eesti riigi kaitseks alata enne, kui Vabariigi Valitsus kuulutab välja sõjaseisukorra (vt KKS-i 5. peatükki), seetõttu ei ole kohane siduda teatud Kaitseväe tegevusi ainult sõjaseisukorraga, vaid riigi sõjalise kaitsmisega kui konkreetsete tegevuste kogumiga, mida Kaitseväge võib seaduse kohaselt rakendada juba enne sõjaseisukorra väljakuulutamist.

harjutusväljadele, eesmärgiga arendada pilootide või meeskonnaliikmete laskeoskusi õhusõidukist;

3) päästetööd – eelkõige tegevused, mille abil tagatakse elutähtsate tingimuste säilitamine või hädaolukorra lahendamine. Selliseks tegevuseks võib olla näiteks tulekahju kustutamine õhust vee, liiva või keemiliste ainete piserdamise teel, sõduritele või tsiviilisikutele humanitaarabi pakkide viskamine piirkondades, kuhu maa- või veepealne ligipääs on raskendatud. Üldjuhul tagab Kaitsevägi päästetööde läbiviimise oma territooriumil ise, vajaduse korral kaasatakse Päästeametit. Ametiabi korras osutab Kaitsevägi päästeteenuseid ka väljaspool oma territooriumi.

Õhusõidukilt võib üldjuhul esemeid või aineid visata, puistata või piserdada järgmistel juhtudel: 1) sellekohaseks tegevuseks reserveeritud õhuruumi osas või 2) kontrollimata õhuruumis sõjaväelise väljaõppe alal (§ 41 lõige 2). Sõjaväelist väljaõpet planeeritakse ja selle jaoks reserveeritakse õhuruumi osa, kus harjutusi tehakse. Vajaduse korral lepatakse kokku maaomanikuga, kelle kinnistule õhust esemeid (näiteks toidupakke) kopterist või lennukist visatakse.¹⁰²

Päästetööde puhul sõltub päästetööde juhi ohu- ja riskihinnangust otsus õhuruumi operatiivseks eraldamiseks ja päästetööde läbiviimise meetodite kohta. Kui päästetöödel või õhusõiduki käitamisel tekib oht inimestele, ei pruugi olla õhuruumi eraldamiseks aega. Sellisel juhul teeb otsuse õhusõidukist esemete või ainete viskamiseks, puistamiseks või piserdamiseks õhusõiduki kapten. Päästetööde puhul teeb õhusõiduki kapten otsuse koostöös päästetööde juhiga (kui viimane on määratud).

Õhusõidukilt esemete või ainete viskamiseks, puistamiseks või piserdamiseks sobiva õhuruumi osa määramiseks ja eraldamiseks peab Kaitsevägi hindama tegevuse ohutust ja rakendama ohutusmeetmeid, et ei tekiks põhjendamatu ohtu keskkonnale, maa- või veepeal asuvatele inimestele ega nende varale (§ 41 lõige 3). Kaitsevägi tagab sõjaväelise väljaõppe puhul ja ohutusmeetmete raames avalikkuse teavitamise, kui tegevus leiab aset väljaspool Kaitseväge alalist territooriumi.

Demonstratsioonlennu korraldamisel tuleb arvesse võtta õhuruumi klassifikatsiooni ja asjakohase lennuliiklusteeninduse üksuse juhiseid (§ 42). Õhuruumi klassid on sätestatud komisjoni määruses 923/2012 ning kehtestatud õhuruumi klassidest¹⁰³ on Eestis kasutusel õhuruumi klassid C, D ja G.¹⁰⁴ Kuna demonstratsioonlend on OAT-lennureeglite järgi toimuv lend, mis võib toimuda nii reserveeritud kui ka üldises õhuruumis, siis on vaja tagada GAT- ja OAT-lendude ohutus. Selleks on demonstratsioonlennu plaanis vaja arvesse võtta asjakohase lennuliiklusteeninduse üksuse protseduure ning kooskõlastada plaan Kaitseväega. Kaitseväge juhataja võib kehtestada täpsustavad nõuded demonstratsioonlennu kooskõlastamiseks. Vajaduse korral, näiteks kui demonstratsioonlend toimub tiheasustusala kohal, kooskõlastab Kaitsevägi demonstratsioonlennu plaani Lennuametiga.

Paragrahvides 43–45 käsitletakse mehitatud ja mehitamata õhusõidukite grupilende. Ka tsiviillennunduses võib teatavate tingimuste täitmise korral grupilende korraldada. Need on reguleeritud komisjoni määruse 923/2012 lisa punktiga SERA.3135.

¹⁰² Märkusena, et kopter või lennuk võib sel ajal lennata kuni 500 jala kõrgusel (ehk kontrollimata õhuruumis).

¹⁰³ Komisjoni määruse 923/2012 lisa punktis SERA.6001.

¹⁰⁴ Näiteks Tallinna lähiala on õhuruumi klass C, Ämari lähiala õhuruumi klass D.

Grupilennud jagunevad standardseteks ja mittestandardseteks grupilendudeks. Standardse grupilennu korral ei tohi lennugrupis osalev mehitatud õhusõiduk olla grupilennu juhi õhusõidukist kaugemal kui üks meremiil (1852 meetrit) kül- ja pikisuunas ning 100 jalga (30 meetrit) kõrgussuunas (§ 43 lõige 1). Need õhusõidukite omavahelised kaugused erinevad tsiviillennunduses lubatavast: Chicago konventsiooni 2 lisa 3. peatüki punkti 3.1.8 järgi on maksimaalselt lubatud kaugused 0,5 meremiili (926 meetrit) kül- ja pikisuunas ning 100 jalga (30 meetrit) kõrgussuunas. Komisjoni määruse 923/2012 lisa punkti SERA3135 alapunkti d kohaselt kehtivad need kaugused eraõiguslike isikute õhusõidukitele ja üldjuhul riiklikele õhusõidukitele. Lubatud on ka kõnealuse eelnõuga sätestatavad vahemaad muudele kui riiklikele õhusõidukitele, milleks (tõenäoliselt) komisjoni määruses on loetud muu hulgas ka ELi liikmesriikide relvajõudude õhusõidukid.

Mittestandardseks grupilennuks loetakse grupilendu, kui vähemalt üks õhusõidukite omavahelistest vahemaadest erineb standardses grupilennus lubatud kaugustest (§ 43 lõige 2). Mittestandardses grupilennus võib kahe grupilennu osaleva õhusõiduki vaheline maksimaalne lubatud horisontaalne vahemaa olla kolm meremiili (5600 meetrit) ja vertikaalne vahemaa 1000 jalga (300 meetrit) (§ 43 lõige 3). Lennujuhtimisüksusega võib kokku leppida ka teisiti. Sõjaliste operatsioonide käigus võib olla vaja suuremaid vahemaid õhusõidukite vahel, et tagatud oleks õhusõiduki ohutu käitamine, mistõttu on vaja ka standardses grupilennus lubatud vahemaadest erinevaid vahemaid.

Õhusõidukite või grupilendude ühinemisel grupilennuks kontrollitavas õhuruumis võivad õhusõiduki kaptenid või grupilendude juhid vabastada lennujuhtimisüksuse hajutusmiinimumi säilitamise kohustusest ning piloodid võtavad vastutuse õhusõiduki ohutu käitamise eest (§ 43 lõige 4). Seda sätet toetab ka komisjoni määruse 923/2012 lisa punkti SERA.3135 alapunkt c, mille kohaselt vastutavad grupilennu juht ja teiste grupis lendavate õhusõidukite kaptenid omahajutuse eest grupilennus osalevate õhusõidukite vahel nii grupilennu kogunemisel ja lahkumise ajal kui ka grupilennus sooritatavatel mis tahes manöövritel.

Lennugrupis osalevate õhusõidukite või lennugruppide vahelise intervalli ajas või vahemaas määrab nii maandumisel, õhukütõusul kui ka lennu ajal grupilennu juht, kelle rolli saab täita vaid üks grupilennu õhusõidukite kaptenitest (§ 43 lõige 5). Määratud vahemaadest õhusõidukite vahel tuleb teavitada ka lennujuhtimisüksust.

Lennuliiklusteeninduse üksus käsitleb grupilennu stardil ja maandumisel alati ühe õhusõidukina, olenemata sellest, kui palju õhusõidukeid grupis osaleb. See säte on pigem informatiivne ja selgitav ning sellega ei kaasne Kaitseväele kohustusi. Ka tsiviillennunduses loetakse sellises grupilennus osalevad õhusõidukid üheks õhusõidukiks.¹⁰⁵ Seega on see juba varem kehtestatud üldine kohustus kõikidele lennujuhtimisüksustele.

Lubatud on (mehitatud) õhusõiduki tankimine õhus (§ 43 lõige 6). Õhus tankimise protseduuri kohaselt tähendab tankimine, et tangitav õhusõiduk läheneb tankerile, püsib tankeri juures ja lahkub tankeri juurest. Protседuuri käigus vastutavad mõlema õhusõiduki kaptenid oma õhusõidukite käitamise ja manöövrite ohutuse eest. Kuna Eesti Kaitseväel ei ole tankerlennukeid ega õhusõidukeid, mis omaksid õhus tankimise võimekust, siis eraldi riigisisest protseduuri õhus tankimise kohta Kaitsevägi ei kehtesta. Liitlased kasutavad oma tankimislendude korral enda riigi ja NATO sätestatud nõudeid ja protseduure, mis on kooskõlas Chicago konventsiooniga.

¹⁰⁵ Komisjoni määruse 923/2012 lisa punkti SERA.3135 alapunkti b kohaselt lennugrupp navigeerib ja edastab asukohateateid nagu üks õhusõiduk.

Mehitamata õhusõidukid ei või osaleda mehitatud õhusõidukitega samas grupilennus (§ 44 lõige 1). Mehitamata õhusõiduk võib osaleda üksnes sellises grupilennus, kus osalevad ainult spetsiaalselt selleks konstrueeritud mehitamata õhusõidukid (§ 44 lõige 2). Koos mehitatud õhusõidukitega samas lennugrupis lendamisel on intsidendi risk väga suur, sest õhusõidukeid juhitakse eri tasanditel – piloodid istuvad õhusõiduki kokpitis, samas kui mehitamata õhusõidukil kaugpiloot on maa peal mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuses. Peale selle võivad õhusõidukite suurused üksteisest erineda märgatavalt, mille tulemusena piloot ei pruugi mehitamata õhusõidukit märgata, kui see mingil põhjusel liiga lähedale tuleb (näiteks kaotab kaugpiloot kontrolli õhusõiduki üle). Kui aga mehitamata õhusõiduki konstrueerimise ja valmistamise ajal on mõeldud selle peale, et see võib osaleda koos teiste mehitamata õhusõidukitega grupilennus, siis on ka õhusõiduki ohutu käitamine paremini tagatud ning ei ole põhjust seda keelata, eelkõige arvestades tehnika kiiret arengut tänapäeval. Seega on mõlema nõude eesmärk tagada lennuohutus.

Mehitamata õhusõidukitest koosneva grupilennu puhul peab järgima nende stardil ja maandumisel samu nõudeid, nagu need on kehtestatud mehitatud õhusõidukitest koosnevale grupilennule (§ 44 lõige 3). See tähendab, et määratakse grupilennu eest vastutav kaugpiloot, kes määrab grupilennu stardiks või maandumiseks lennugrupis osalevate (mehitamata) õhusõidukite või lennugruppide vahelise intervalli ajas või vahemaas ning teavitab sellest lennuliiklusteeninduse üksust. Samas võib üks kaugpiloot juhtida korraga ka mitut mehitamata õhusõidukit. Nagu mehitatud õhusõidukitest koosneva grupilennu puhul, käsitleb lennuliiklusteeninduse üksus grupilennus osalevaid mehitamata õhusõidukeid ühe õhusõidukina.

Paragrahv 45 sätestatakse, et üksi lendav mehitatud või mehitamata õhusõiduk peab andma teed grupilennule ning hoidma grupilennu suhtes ohutut kaugust. Tsiviillennunduses käsitleb teisele õhusõidukile eesõiguse andmist komisjoni määruse 923/2012 lisa punkt 3210, kuid see ei käsitle juhtumit, kus üks õhusõidukitest on üksi lendav ja teine (või teised) grupilennus osalev(ad) õhusõiduk(id). Sellest tulenevalt peeti oluliseks käsitleda seda juhtumit määruses, sest kaitselennunduses lennatakse sageli grupilennuna.

Õhusõiduki käitamine eraldatud õhuruumis, milleks on keelu-, piirangu- ja ohualad, toimub lennutegevus üldiselt nendes kehtestatud tingimuste kohaselt (§ 46 lõige 1). Keelualaks võib olla näiteks Kaitseväe julgeolekuala, mille kohal ja ümber ei ole mehitatud ega mehitamata lennutegevus lubatud. Eestis veel keelualasid kehtestatud ei ole, kuid see ei välista võimalust, et neid võidakse edaspidi kehtestada. Piirangualaks on eraldatud õhuruumi osa, milles on lendamisele kehtestatud teatavad tingimused. Piiranguala näiteks on looduskaitseala, mille kohal on kehtestatud miinimumlennukõrgus, et vähem häirida alal elavaid loomi ja pesitsevaid linde. Kehtestatud lennupiirangutest tuleb üldjuhul kinni pidada, kuid teatud tingimustel on siiski lubatud piirangualal lennata. Nendeks eranditeks on lendamine riigi sõjalise kaitsmise ajal või eelnevalt Lennuametiga kooskõlastatult sõjaväelise väljaõppe ajal (§ 46 lõige 2). Viimast võib vaja minna piloodi väljaõppes ja väljaõppes koos maa- ja mereväe üksustega. Igal juhul peaks Kaitsevägi väljaõppe planeerimisel püüdma vältida piirangualal tegutsemist ja sisenema sellesse kas mööda maad, vett või õhu kaudu ainult äärmise vajaduse korral.

Paragrahv 47 käsitleb õhusõiduki tulede kasutamist. Kõigil ruleerivatel ja lendavatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud navigatsioonituled, kokkupõrke hoiatustuled öösel ja madallennu ajal päeval. (Vilkuvad) tuled ei pea olema sisse lülitatud või on vähendatud nende heledust, kui:

- 1) need segavad või tõenäoliselt segavad lennuülesande rahuldavat täitmist;
- 2) need segavad või tõenäoliselt segavad õhusõiduki vaatlemist väljastpoolt;
- 3) seda nõuab lennuülesanne.

Nimetatud eranditest kaks esimest on loetletud erandina ka komisjoni määruse 923/2012 lisa punkti SERA.3215 alapunktis e. Mõlemal juhul otsustab õhusõiduki kapten või kaugpiloot, kas tuled lülitatakse välja või mitte. Kui aga lennuülesanne näeb ette ilma tuledeta lendamist, siis õhusõiduki kapten või kaugpiloot üldjuhul ei otsusta ise tuled väljalülitamist.¹⁰⁶ Lennuülesanne võib ette näha, et piloot või kaugpiloot lendavad õhusõidukiga, millel ei ole navigatsioonituled ja kokkupõrke hoiatustuled sisse lülitatud. Selliseks lennuks võib olla öövaatlusseadmetega lendamise harjutamine ning samal ajal sama õhusõiduki jälgimine maismaalt või laevalt öövaatlusseadmetega. Sellisel juhul segavad igasugused tuled harjutust. Lennuülesandeks võib olla ka näiteks luurelend või lend, kus on oluline märkamatu alasse jõuda ja sealt uuesti väljuda, sel juhul ei kasutata samuti tulesid.

Paragrahvis 48 käsitletakse visuaallende öösel. Öösel võib VFR-lendu käitada, kui täidetud on järgmised tingimused (**lõige 1**).

Esiteks määrab lennuplaani esitamise vajaduse öisele visuaallennule lennuülesanne ja lendu jälgiva Kaitseväge asjakohase üksuse olemasolu. Kui lend suundub lennuväljast kaugemale (nt väljub lennuvälja ringilt) ja ükski Kaitseväge asjakohane üksus seda lendu ei jälgi, tuleb esitada lennuplaan. Samas võib lennuplaani lennuväljast kaugemale lendamiseks esitada ka siis, kui Kaitseväge asjakohane üksus jälgib lendu.

Teiseks peab õhusõiduki kapten olema lennu ajal asjaomase lennuliiklusteeninduse üksuse raadiosagedusel kuuldel ja olema valmis lennuliiklusteeninduse üksuse kutsele vajaduse korral vastama. Erandina ei ole vaja seda teha, kui lend toimub Kaitseväge jaoks reserveeritud õhuruumis. Sellisel juhul tagab raadioside toimivuse Kaitseväge asjakohane üksus või ei tehta seda olenevalt lennuülesandest üldse.

Kolmandaks peavad täidetud olema VFR-lennuks vajalikud meteoroloogilised miinimumnõuded, maapind on piloodile pidevalt nähtav ning lennatakse kiirusel, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud lennuliiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks. Meteoroloogilised miinimumnõuded on sätestatud komisjoni määruse 923/2012 lisa punktides SERA.5001, SERA.5005 ja SERA.5010. Sobivate ilmastikutingimuste korral peab piloot või kaugpiloot lendama näiteks kas pilvitul või vähese pilvisusega kuuvalgel ööl või kasutama öövaatlusseadmeid. Abi on ka lennuväljavalgustusest, kui lennatakse lennuvälja kohal või selle vahetus läheduses, või asulavalgustusest, kui lennatakse tiheasustusala kohal või selle vahetus läheduses.

Neljandaks, kui lennatakse öövaatlusseadmetega, peavad olema täidetud VFR-lennuks vajalikud meteoroloogilised miinimumnõuded, mis on kehtestatud päeval lendamiseks. Need võib leida komisjoni määruse 923/2012 lisa punktist SERA.5001. Sama nõue peab olema täidetud ka II kategooria mehitamata õhusõidukiga öösel lennates (**lõige 2**). Mehitamata õhusõidukiga lennates on kaugpiloodi n-õ silmadeks õhusõiduki küljes olev kaamera. Sisuliselt on see võrdne öövaatlusseadmetega lendamisega, sest kaugpiloot ei näe vahetult oma silmadega maastikku ega muud õhusõiduki ümber toimuvat. Sellest tulenevalt kehtestataksegi II kategooria mehitamata õhusõidukiga öösel lendamiseks sarnane nõue ilmastikuolude kohta

¹⁰⁶ Õhusõiduki kaptenile või kaugpiloodile jääb alati õigus keelduda tuled väljalülitamisest, kui ta peab seda õhusõiduki ohutuks käitamiseks liiga ohtlikuks.

nagu mehitatud õhusõidukiga öövaatlusseadmetega lendamiseks. Märkusena, et I kategooria mehitamata õhusõidukiga öösel väljaspool reserveeritud õhuruumi lennata ei ole lubatud ja III kategooria mehitamata õhusõidukile kehtivad samad reeglid, mis on kehtestatud mehitatud õhusõidukile.

Paragrahviga 49 kehtestatakse madallennureeglid. Madallennu puhul ei järgita GAT-lennureeglites sätestatud miinimumlennukõrgusi, mistõttu on oluline kehtestada madallennu ettevalmistusele ning sooritusele täiendavad ohutusnõuded ja käitamistingimused. Madallennureeglid kui OAT-lennureeglid kehtestatakse tavaliselt reaktiivlennukite jaoks, et neil oleks võimalik vajaduse korral lennata madalamatel kõrgustel kiiremini, kui see on kehtestatud tsiviillennunduses.

Madallennu minimaalne lennukõrgus määratakse lennuülesandega, kuid see ei või olla kõrgem kui 2000 jalga (600 meetrit) maa- või veepinnast (**lõige 1**). Seega võib madallend toimuda ka näiteks 100 meetri kõrgusel maa- või veepinnast. Madallende harjutatakse reserveeritud õhuruumis või piirkondades, kus lennutegevuse mõju teistele õhuruumi kasutajatele või kolmandatele isikutele maa- või veepinnal on väikseim.

Madallennu planeerimisel tuleb arvesse võtta järgmisi nõudeid (**lõige 2**).

Esiteks tuleb võimaluse korral vältida tiheasustusalade kohal lendamist. Tiheasustusalana käsitletakse üldjuhul (kaitse)lennunduses Eesti aeronavigatsioonilisel VFR-kaardil või madallennu kaardil olevat tiheasustusala tähistust, mille alusel piloot omakorda hindab, kas tegemist on tiheasustusalaga või mitte.¹⁰⁷

Teiseks, kui on siiski vaja ka tiheasustusala kohal madalalt lennata (teha madallendu), on selle ala kohal lendamisel lubatud miinimumlennukõrgus 500 jalga (152 meetrit). Kooskõlastatult Kaitseväega võib lennata ka minimaalsest lennukõrgusest (st 500 jalast) madalamal, kui seda vajab lennuülesanne. Juhul, kui tegemist ei ole reserveeritud õhuruumiga, tagab Kaitseväge tiheasustusala kohal toimuva ja minimaalsest lennukõrgusest madalama lennu kooskõlastamise Lennuametiga.

Kolmandaks peab lennu kõikidel etappidel olema võimalik hädamaanduda tiheasustusaladest eemal. Nõude eesmärk on tagada tiheasustusalal olevate isikute ja vara ohutus, sest kui tiheasustusalal peaks toimuma intsident, on tagajärjed palju tõsisemad kui tiheasustusala kohal lennates või seal hädamaandumist tehes. Kui õhusõidukil esineb tehniline rike või lennuintsident, mis võib lõppeda näiteks õhusõiduki alla kukkumisega, siis sellisel juhul tagab piloot õhusõiduki langemise suuna tiheasustusalast eemale.

Madallennu marsruudi planeerimisel tuleb plaanitavast lennukõrgusest lähtudes kasutada ajakohast marsruudikaarti (§ 49 **lõige 3**). Kavandatava marsruudi või piirkonna võib ka lennumeeskonna liige eelnevalt üle kontrollida, kuid kontroll peab olema tehtud viimase nädala jooksul enne plaanitava madallennu toimumist. See tähendab, et kontrollimise tulemus ei tohi olla vanem kui seitse päeva. Öise madallennu planeerimisel peavad olema täidetud mõlemad tingimused: olemas peab olema ajakohane marsruudikaart ja marsruut peab olema päevasel ajal viimase seitsme päeva jooksul üle kontrollitud.

¹⁰⁷ Märkusena, et Eesti õigusruumis puudub „tiheasustusala“ ühtne määratlus. Sellena käsitletakse õigusruumi eri valdkondades (planeerimine, keskkonnakaitse jms) erineva hoonestustihedusega alasid.

Madallennu marsruudi planeerimisel peab õhusõiduki piloot tähistama marsruudikaardil kõik takistused, mis jäävad (§ 49 lõige 4):

- 1) reaktiiv- ja propellerlennuki marsruudijoonest 4,32 meremiili (8000 meetri) raadiusesse või
- 2) kopteri marsruudijoonest 2,7 meremiili (5000 meetri) raadiusesse.

Marsruudikaardil tähistatud takistused peavad olema kõigile, eelkõige aga meeskonnaliikmetele, arusaadavad.

Erinevad raadiused on tingitud sellest, et lennuki ja kopteri kiirused on erinevad, lennuk lendab üldjuhul kopterist kiiremini, mistõttu ta jõuab punktist A punkti B kiiremini ehk sama aja jooksul jõuab lennuk marsruudist rohkem kõrvale kalduda. Sellest tulenevalt peab marsruudikaardil marsruudijoonest mõlemale poole jäävate kaardile märgitud takistuste ala olema suurem.

Paragrahviga 50 sätestatakse, millal võib õhusõiduki kaptenile anda loa eri-VFR-lennuks¹⁰⁸. Lennujuhtimisüksus võib anda loa eri-VFR-lennuks lähialas¹⁰⁹, kui nähtavus lähialas on vähemalt 1500 meetrit. Kopteri puhul peab nähtavus olema vähemalt 800 meetrit (**lõige 1**).

Lennujuhtimisüksuse luba peab tagama hajutuse eri-VFR-lennus olevate õhusõidukite vahel (**lõige 2**). Kaitseväge lennujuhtimisüksus võib hajutusest loobuda, kui lähialas lendavad õhusõidukid lendavad OAT-lennureeglite järgi ja õhusõidukite kaptenid võtavad vastutuse õhusõiduki ohutu käitamise eest eri-VFR ilmastikutingimustes. Juhul, kui vähemalt üks õhusõidukitest lendab lähialas GAT-lennureeglite kohaselt, tagab Kaitseväge lennujuhtimisüksus OAT- ja GAT-lennureeglite järgi lendavate õhusõidukite vahelise hajutuse.

III kategooria mehitamata õhusõidukiga lennatakse instrumentaallennureeglite järgi, mis on kehtestatud mehitatud õhusõidukitele (§ 51). Instrumentaallennureeglid on sätestatud komisjoni määruse 923/2012 lisa punktides SERA.5015 (üldised nõuded kõikidele IFR-lendudele, nagu näiteks nõuded õhusõiduki seadmetele, minimaalsed lennukõrgused, kuidas toimub üleminek IFR-lennult VFR-lennule), SERA.5020 (IFR-lennud kontrollitavas õhuruumis) ja SERA.5025 (IFR-lennud väljaspool kontrollitavat õhuruumi).

Paragrahviga 52 sätestatakse kiirusepiirangute erandid. Lendudele madalamal kui FL100 (ehk madalamal kui 10 000 jalga ehk 3050 meetrit) kehtib indikaatorkiiruse¹¹⁰ piirang 250 sõlme¹¹¹ (**lõige 1**). Sellest kiirusepiirangust ei pea kinni pidama:

- 1) õhusõiduki tehnilistel või ohutuselastel põhjustel (näiteks ei ole võimalik kiirust alandada 250 sõlmeni või alla selle tehnilistel põhjustel, vastasel korral ei püsi õhusõiduk õhus);
- 2) juhul, kui see on lennuülesandega määratud teisiti (näiteks tuvastuslendude puhul);
- 3) treeninglennul reserveeritud õhuruumis;
- 4) lennujuhtimisüksuse asjakohasel korraldusel.

¹⁰⁸ Eri-VFR-lend on visuaallennureeglite järgi toimuv lend, mis toimub lähialas lennujuhi loal visuaallennuilmast halvema ilma korral (komisjoni määruse 923/2012 artikli 2 punkt 122).

¹⁰⁹ Lähiala on kontrollitav õhuruum, mis ulatub maapinnast kuni määratud piirkõrguseni (komisjoni määruse 923/2012 artikli 2 punkt 61).

¹¹⁰ Indikaatorkiirus (ingl k *indicated air speed*) on kiirusemõõtmise süsteemi vigade suhtes korrigeerimata õhusõiduki kiirusemõõdiku näit.

¹¹¹ 1 sõlm on 1,852 km/h ehk 0,51444 m/s, seega 250 sõlme on 463 km/h.

Kõigi nelja erandi puhul ei tohi siiski madalamal kui FL100 lennata suuremal indikaatorkiirusel kui 550 sõlme¹¹² või suuremal kiirusel kui 0,9 Machi¹¹³, olenevalt sellest, kumb saavutatakse varem (**lõige 2**). Kuna õhusõiduki kiirus sõltub muu hulgas õhutihedusest ja muudest füüsikalistest suurustest (nt kas õhusõiduk liigub vastutuult või allatuult jne), siis vaatamata sellele, et indikaatorkiirus 550 sõlme võib tunduda väiksem kui 0,9 M (u 596 sõlme), siis arvestades kõiki „takistusi“, võib õhusõiduk saavutada kiiruse 0,9 M enne kui indikaatorkiiruse 550 sõlme.

Paragrahviga 53 sätestatakse operatiivse lennuliikluse (OAT) lennureeglite kohastel lendudel õhusõiduki side ja sekundaarradari transpondri kasutamise nõuded. Juhul kui lend toimub GAT-lennureeglite järgi, kohaldatakse GAT-lennureeglitega kehtestatud nõudeid õhusõiduki sidele ja sekundaarradari kasutamisele.

OAT-lennureeglite kohase lennu korral peab piloot tegema järgmisi toiminguid (§ 53 lõige 1).

Esiteks looma kahepoolse raadioside lennujuhtimisüksusega vastavalt komisjoni määruse 923/2012 lisa punktis SERA.6001 sätestatud õhuruumi klassi nõuetele või Kaitseväe asjakohase üksusega¹¹⁴. Viimane edastab koostöölepingu ja protseduuride kohaselt lennujuhtimisüksusele lennuohutuse tagamiseks vajalikud lennuandmed. „Kaitseväe asjakohane üksus“ võib olla lennuliiklusjuhtimise, õhu- ja lennuoperatsioone juhtiv või korraldav üksus Kaitseväes, NATO liikmesriigi või mõne partnerriigi relvajõudude koosseisus olev õhu- ja lennuoperatsioone juhtiv või korraldav üksus või mitme riigi ühine juhtimisüksus. Näiteks õhusõiduki kapten on Itaaliast, teine piloot Saksamaalt, meeskonnaliikmed ja operatsiooniga seotud isikud Hispaaniast, Norrast ja muust riigist.

Teiseks tuleb võimaluse korral säilitada pideva õhk-maa-kõneside valve hädaolukorra VHF- või UHF-raadiosagedustel 121,5 MHz või 243 MHz. Kaitseväes kasutatakse 8,33 kHz kanalisammu ja sagedust 122,100 MHz. Tsiviillennunduse puhul on nõuded kehtestatud Euroopa Komisjoni rakendusmääruses nr 1079/2012, millega kehtestatakse ühtses Euroopa taevas kasutatavad kõneside kanalisammud¹¹⁵ (artiklid 4–6), millega arvestab ka Kaitsevägi.

Raadiosidehäire korral tegutseb õhusõiduki kapten Chicago konventsiooni lisades 2 ja 10 sätestatud reeglite kohaselt (§ 53 lõige 2). Sidepidamise nõuded on sätestatud Chicago konventsiooni lisa 2 3. peatüki punktis 3.6.5 ja 10. lisa II osa 5. peatükis. Lennunduse raadioside reeglid, sealhulgas reeglid raadioside häirete kohta, on sätestatud ka majandus- ja kommunikatsiooniministri 8. märtsi 2011. a määrusega nr 20 „Lennunduse raadioside reeglid“.

Grupilennu puhul edastab grupilennu juht sekundaarradari transpondri koodi lennujuhile, kui lennujuhiga peetakse sidet ja lennujuht seda küsib või käsib koodi vastavalt tema juhistele sättida, või edastavad grupilennus osalevad õhusõidukid transpondri koodid vastavalt lennujuhtimisüksuse juhistele (§ 53 lõige 3). Sekundaarradari transpondri koodi järgi tuvastatakse, milline õhusõiduk lendab (st saadab vajalikud lennuandmed, nagu tunnus, kiirus, kõrgus ja muu vajalik).

¹¹² S.o 1018,6 km/h.

¹¹³ 0,9 M on umbes 596 sõlme ehk 1102,5 km/h (kui arvesse ei võta õhutihedust). Kiirust 0,9 M nimetatakse allahelikiiruseks.

¹¹⁴ Selline üksus on praegu õhuoperatsioonide juhtimiskeskus.

¹¹⁵ Euroopa Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1079/2012, millega kehtestatakse ühtses Euroopa taevas kasutatavad kõneside kanalisammud (ELT L 320, 17.11.2012, lk 14–24).

Paragrahv 54 käsitletakse õhukokkupõrke vältimise süsteemi kasutamist. Kui õhusõiduk on varustatud liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteemiga, peab see üksi lendaval õhusõidukil reserveeritud õhuruumist väljaspool lendamisel olema sisse lülitatud (§ 54 lõige 1). Standardse grupilennu korral, kui kõik õhusõidukid on varustatud õhukokkupõrke vältimise süsteemiga, võib sekundaarradari transponder olla sisse lülitatud ainult grupilennu juhil (§ 54 lõige 2). Teatud juhtudel võib liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteemi või sekundaarradari transpondri lennu ajal siiski välja lülitada. Näiteks on sellisteks lendudeks õhutorbe tuvastuslennud või õhus tankimine, kus lähenemine tuvastatavale õhusõidukile või tankerlennukile võib aktiveerida kokkupõrke vältimise süsteemi või edastatakse sekundaarradari transpondri vahendusel kaudset informatsiooni, mis on riigisaladus riigisaladuse ja salastatud välisteabe seaduse (edaspidi *RSVS*) alusel. Väljalülitatud kokkupõrke süsteemiga ja transpondrita väljaõpet viiakse üldjuhul läbi reserveeritud õhuruumis. Lennuametiga koordineeritakse transpondrita lennu läbiviimise tingimused *RSVSi* alusel.

5. peatükk. Reisijate- ja kaubavedu

Viiendas peatükis sätestatakse reisijate- ja kaubaveo nõuded, sealhulgas kehtestatakse erandid üldistest reisijate- ja kaubaveo nõuetest: §-d 55, 56 ja 59 käsitlevad reisijatevedu ning §-d 57, 58 ja 60 kaubavedu.

Reisijate- ja kaubavedu on ELi ja rahvusvaheliste õigusaktide, juhendite ja soovitusetega reguleeritud. Nii näiteks käsitleb tsiviillennunduses kaubavedu Chicago konventsiooni 18. lisa¹¹⁶, ÜRO soovitusel ohtlike kaupade veoks¹¹⁷, Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni¹¹⁸ Ohtliku kauba regulatsioonid¹¹⁹ (IATA DGR). Ka NATO on kehtestanud mitmed standardid: „Taktika, tehnika ja protseduurid NATO õhutranspordi operatsioonidel – ATP-3.3.4.3“ (STANAG 3998)¹²⁰, „Ühendatud multimodaalse ohtliku kauba veo direktiiv – AMovP-6“ (STANAG 4441)¹²¹, „Sõjalise otstarbega laskemoona ja lõhkematerjali klasside määramine – AASTP-3“ (STANAG 4123)¹²². Peale selle on olemas veel ka näiteks Euroopa Õhutranspordi Väejuhatuse¹²³ soovitusel, Ameerika Ühendriikide (USA) õhuväe juhend „Preparation and Movement of Air Force Materiel“ (AFMAN 24-204)¹²⁴.

Oluline on märkida, et reisijatevedu ei pakuta teenusena ega samas ulatuses nagu tsiviillennunduses. Kaitsevägi veab reisijatena peamiselt kaitsevälasi nende teenistus- või tööülesannete täitmiseks, kaitseliitlasi nende teenistuskohustuse või tööülesande täitmiseks, teisi Kaitseministeeriumi valitsemisala asutuste ametnikke või töötajaid nende tööülesannete täitmiseks ning väga harva ka teisi isikuid. Kaitsevägi võib kaitsevälaste vedamiseks tellida eraõiguslikult isikult tellimuslennu näiteks missioonipiirkonda või sealt tagasi. Tellimuslendude korral järgitakse tavaliselt vedaja kehtestatud nõudeid, mis tuginevad tsiviillennunduse reeglitele ja nende lendude suhtes kõnealust määrust üldjuhul ei kohaldata, välja arvatud juhul, kui lend väljub Ämarist, siis järgitakse lennuterminalis selle määrase nõudeid.

¹¹⁶ Ingl k „The Safe Transport of Dangerous Goods by Air“, eesti k „Ohtliku kauba ohutu vedu õhu kaudu“.

¹¹⁷ Ingl k „Recommendations on the Transport of Dangerous Goods“.

¹¹⁸ Ingl k International Air Transport Association.

¹¹⁹ Ingl k „Dangerous Goods Regulations“.

¹²⁰ Ingl k „Tactics, Techniques and Procedures for NATO Air Transport Operations“. Märkusena, et Kaitsevägi ei ole seda standardit veel kasutusele võtnud.

¹²¹ Ingl k „Allied Multi-modal Transportation of Dangerous Goods Directive“.

¹²² Ingl k „Determination of the Classification of Military Ammunition and Explosives“.

¹²³ Ingl k European Air Transport Command.

¹²⁴ Eesti k „Õhuväe vahendite ettevalmistamine ja vedu“.

Oluline on veel märkida, et reisijaid veetakse alati mehitatud õhusõidukiga, seetõttu tähendab „õhusõiduk“ selles peatükis alati mehitatud õhusõidukit. Mehitamata õhusõidukiga on lubatud ainult teatav kaubavedu, mitte aga reisijatevedu; see on ka eraldi paragrahvis sätestatud.

Reisija läheb üldjuhul õhusõiduki (mis ei ole mehitamata õhusõiduk) pardale lennuterminali kaudu, kus talle tehakse lennueelne julgestuskontroll (§ 55 lõige 1). Julgestuskontrolli kohta saab täpsemalt lugeda määruse 6. peatüki kirjeldusest. „Üldjuhul“ tähendab, et on olemas erandid, kui reisija ei kasuta õhusõiduki pardale minekuks lennuterminali. Nendeks eranditeks on peamiselt kopteritega tehtavad lennud, kuid on ka lennukiga tehtavaid lende. Erandite näiteks on MEDEVAC- ja CASEVAC-lennud, kopteri või lennukiga dessantlennud. Näitena toodud lende tsiviillennunduses ei tehta, MEDEVAC- ja CASEVAC-lendude laadseid lende tehakse muus riiklikus lennunduses¹²⁵, näiteks eluohtrikus seisundis inimese kiiresti haiglasse toimetamiseks või inimeste evakueerimiseks hädaolukorra ajal, kui tee(d) on suletud või läbimiskõlbmatu(d).

Reisijad tuleb registreerida lennule enne, kui nad lubatakse õhusõiduki (lennuki või kopteri) pardale (§ 55 lõige 2). Selleks peab tegema vähemalt järgmisi toiminguid või tegevusi. Esiteks on reisija lennule registreerimise koht üldjuhul lennuterminal, kui lennule registreeritakse lennuväljal. Ämaris kasutatav lennuterminal on ehituselt sarnane tsiviillennunduse lennujaamade lennuterminalidega, erinevuseks on avaliku osa puudumine. Lennuterminalis on olemas lennule registreerimise laud, julgestuskontrolli (lennueelse läbivaatuse) tegemise koht, ootesaal ja muu vajalik. Kui reisija ei lähe õhusõiduki pardale lennuväljalt, registreeritakse ta lennule muul viisil.

Teiseks koostatakse reisijate nimekiri. Nimekirjas peab olema kirjas vähemalt iga reisija ees- ja perekonnanimi, soovitatavalt võiks olla kirjas ka tema sünniaeg või isikukood. Isikukoodi või sünniaja märkimist on vaja näiteks siis, kui lennule registreeritakse mitu sama nimega isikut. Nagu eespool juba mainitud, ei toimu Kaitseväes lennud samal tasemel nagu tsiviillennunduses liinilendudel ja enamasti veetakse kaitsevaelasi või kaitseliitlasi, kellele on antud selline teenistusülesanne või -kohustus, mis eeldab ka õhusõidukiga punktist A punkti B lendamist. Teenistusülesande või -kohustuse täitmiseks koostatakse harilikult ka käskkiri ja seega on reisija kohta andmed olemas muudes dokumentides ning Kaitseväl ja Kaitseliidul olemas ülevaade, kes õhusõidukiga lendama peavad minema. Sellest tulenevalt piisab ka enamikul juhtudel isiku ees- ja perekonnanimest.

Kolmandaks tuleb reisijate nimekiri anda ka lennuterminali teenindavale töötajale. Nimekirja alusel saab lennuterminali töötaja kontrollida, kas kõik isikud on kohale ilmunud ja end lennule registreerinud.

Kui tsiviillennunduses on kohustuslik koostada meeskonnaliikmete nimekiri, siis Kaitseväes koostatakse see vajaduse korral (§ 55 lõige 3). Peamiselt siis, kui see on nõutav lennujaamas¹²⁶, kust lend väljub. Sellisel juhul koostatakse nimekiri selle lennujaama kehtestatud nõuete kohaselt. Näiteks koostatakse meeskonnaliikmete nimekiri, kui lend stardib Tallinna

¹²⁵ Eesti riikliku lennunduse moodustavad praegu kaks valitsusasutust: Kaitsevägi (õhuvägi) ning Politsei- ja Piirivalveamet (lennusalk).

¹²⁶ Lennujaam on põhimõtteliselt õhusõidukite vastuvõtuks, hooldamiseks ja väljasaatmiseks, reisijate teenindamiseks, kaubaveo korraldamiseks ning lennuliikluse tagamiseks tarvilike ehitiste või alade kogum. Lennujaamas on lennuväli ning selle juurde kuuluvad perroonid, parklad ja jaamahooned (lennuterminaal, angaarid, lennujuhtimistorn, pääste- ja lennuvälja hooldusüksuste depoo, administratiivhooned jne).

lennuväljalt, kuid ei koostata, kui lend stardib Ämari lennuväljalt. Nii nagu ka reisijate puhul, on Kaitseväes teada muudest dokumentidest (lennuülesanne, teenistusülesande määramine käskkirjaga ehk päevakäsu andmine vms), millised kaitsevälk on meeskonnaliikmetena õhusõiduki pardal. Meeskonnaliikmeks peale pilootide võib olla näiteks pardainsener, navigaator, hüppemeister, operaator-vaatleja või konkreetse ülesandega meditsiinitöötaja, relvur või kaubasaatja.

Kui reisijad veetakse väljapoole Eestit või nad saavad väljastpoolt Eestit, tehakse vajaduse korral koostööd Politsei- ja Piirivalveametiga (edaspidi *PPA*, § 55 lõige 4). Seda nõuet kohaldatakse juhul, kui lend stardib või maandub Ämari lennuväljal või mujal ainult Kaitseväe valduses oleval lennuväljal või selle osal. Juhul kui lend stardib või maandub näiteks Tallinna lennuväljal, kohaldatakse Tallinna lennujaama kehtestatud reegleid, mis muu hulgas näeb ette ka piirikontrolli läbimise, kui lennatakse Schengeni alast väljapoole või saadetakse väljastpoolt Schengeni ala olevast riigist. Sama kehtib ka Ämaris – kui lennatakse missioonipiirkonda väljapoole Schengeni ala, lennatakse muul põhjusel väljapoole Schengeni ala olevasse riiki või vastupidi – saadetakse sellisest riigist. Sellisel juhul on vaja teha piiri ületamisel passikontroll. Selle tegemise õigus on PPAI, mistõttu on vaja teha ka koostööd PPAga. Selline koostöö toimib juba praegu ning sellised lennud koordineeritakse Tallinna lennujaama piiripunktiga ja vajaduse korral kutsutakse piiripunkti esindajad Ämari lennuväljale, et täita reisidokumentide vormistamise protseduurid.

Reisija, kes siseneb lennuväljale ja lennuterminali, registreerib end lennule, läbib lennueelset läbivaatust (julgestuskontrolli), ootab ootesaalis, läheb õhusõiduki pardale või tuleb sealt, peab täitma lennuterminalis kehtestatud korda (§ 55 lõige 5). Õhusõiduki pardal on reisija kohustatud täitma õhusõiduki meeskonnaliikmete esitatud nõudeid (§ 55 lõige 6). Reisijale tuleb tutvustada tema lennuohutuse tagamise nõudeid, sealhulgas seda, kuidas hädaolukorras käituda. Sarnased nõuded on ka tsiviillennunduses kehtestatud reisijatele või on pandud lennujaamale kohustus need kehtestada. Kaitseväge on need korrad kehtestanud ja neid täidetakse ja nõutakse nende täitmist nii lennuterminalis kui ka õhusõiduki pardal. Lennuterminalis kehtivad nõuded on suures osas seotud Kaitseväe julgeolekualal kehtestatud nõuetega, sest Ämari lennuväli asub Kaitseväe julgeolekualal.

Paragrahv 56 sätestatakse (miinimum)nõuded juhiks, kui reisija läheb õhusõiduki pardale lennuterminali kasutamata. Nagu eespool loetletud, on nende juhtumite, kui lennuterminali ei pruugita kasutada, näiteks MEDEVAC- ja CASEVAC-lennud, kopteri või lennukiga dessantlennud. Sarnaselt lennuterminali kaudu õhusõiduki pardale minekuga on vaja teha kindlad toimingud ja täita lennuohutuse nõudeid, kui õhusõiduki pardale minnakse või pardalt tullakse lennuterminali kasutamata. Need toimingud on järgmised (**lõige 1**):

- koostatakse reisijate nimekiri, kus on kirjas vähemalt iga reisija ees- ja perekonnanimi;
- kui lennuterminali ei kasutata, antakse nimekiri selle struktuuriüksuse esindaja kätte, kelle juurest õhusõiduk stardib. Oluline on, et kusagil maismaal on kellegi käes pardal viibivate reisijate nimekiri. See ei tohi olla ainult pardal viibivate meeskonnaliikmete käes;
- tutvustatakse, kuidas ohutult õhusõidukile läheneda ja sellest eemalduda;
- õhusõidukis olles tutvustatakse reisija lennuohutuse tagamise nõudeid, sealhulgas seda, kuidas hädaolukorras käituda;
- kui õhusõiduk stardib lennuterminali juurest, on tavaliselt seal kõik organiseeritud nii, et õhusõiduki juures saavad viibida ainult selle meeskonnaliikmed, reisijad (kui õhusõidukisse minekuks ei kasutata perrooni) ja tehnikud, kes õhusõiduki enne starti üle vaatavad. Kui õhusõiduk ei stardi lennuterminali juurest ega ka lennujaama territooriumilt, kus on täidetud kõik lennundusjulgestuse nõuded, tuleb lisaks tagada, et õhusõiduki

käivitamisel ei ole õhusõiduki lähiümbruses kõrvalisi isikuid. Nendeks kõrvalisteks isikuteks võivad olla struktuuriüksuse tegevälased, kes ei lähe õhusõiduki pardale. Kuna tegemist on Kaitseväe julgeolekualaga, siis tavaliselt kolmandaid isikuid läheduses ei ole (Kaitseväe julgeolekualal tohivad viibida ainult tegevälased või muud isikud, kellel on lubatud julgeolekualal viibida)¹²⁷.

Õhusõiduki kapten vastutab selle eest, kas enne reisijate lubamist õhusõiduki pardale tehakse lennueelne julgestuskontroll või mitte (**lõige 2**). Näiteks ta kas palub läbi vaadata või vaatab ise pardale võetava pagasi läbi.

Paragrahvidega 57 ja 58 sätestatakse nõuded kaupade veoks: §-ga 57 üldnõuded ja §-ga 58 nõuded mehitamata õhusõidukiga kaubaveoks. Kaupa veetakse üldjuhul kooskõlas Chicago konventsiooniga¹²⁸ ja NATO asjakohaste standardite kohaselt (**§ 57 lõige 1**). Selleks, et oleks võimalik täita kõiki NATO liikmesriikide relvajõudude logistilisi vajadusi (mis erinevad kohati oluliselt tsiviilsektoriga võrreldes), on NATOs välja töötatud standardid, mida liitlased saavad kasutada ja mille alusel saadakse sarnaselt tegutseda olenemata sellest, millise NATO liikmesriigi territooriumil ollakse.¹²⁹ Selleks, et Kaitsevägi saaks järgida NATO standardeid¹³⁰, tuleb ette näha erandid IATA DGRis kehtestatud reeglitest, mida selle määrusega ka tehakse.¹³¹ Kui kaubaveoks kasutatakse transpordilennukit C-17, täidetakse USA õhuväe juhendi AFMAN 24-204 nõudeid, mille IATA on heaks kiitnud.

Nagu juba eespool mainitud, on Kaitseväl ja Eestis viibivatel liitlasvägedel vaja teatud juhtudel Chicago konventsioonis sätestatud erandeid, see tähendab, et on vaja koos vedada kas reisijaid ja ohtlikku kaupa või eri liiki ohtlikku kaupa, mida tsiviillennunduses ei ole lubatud koos vedada või ei ole lubatud õhusõidukiga transportida. Sellepärast sätestatakse määrusega, et teatud juhtudel on võimalik taotleda erandit üldistest (st IATA DGR) reeglitest (**§ 57 lõige 2**). Taotlus peab olema põhjendatud. Erandi taotlemise võimalused on sätestatud määruse **lisas 2**.

Kaubad jagunevad kaheks olenevalt nende füüsikalistest ja keemilistest omadustest: tavakaup ja ohtlik kaup. Ohtlik kaup jaguneb veel omakorda kolme kategooriasse ohtlikkuse astme järgi.

Kaubagrupi A (ehk tavakauba) moodustab kaup, mis ei kuulu ohtliku kauba hulka. Tavakauba hulka loetakse tavaliselt ka tühjakslaaditud relvad ja erivahendid juhul, kui need ei sisalda kaubagrupidesse B–D kuuluvat kaupa (peamiselt lõhkematerjali).

Kaubagrupi B moodustab kaup, mis kuulub ohtliku kauba hulka, kuid mida Chicago konventsiooni kohaselt on lubatud vedada reisijatega samas õhusõidukis. Sellise kauba näiteks on aerosoolvärvid (*Aerosols, non-flammable*, UN 1950)¹³², kui neid on maksimaalselt 75 kg ühe pakkeühiku kohta ja need on nõuetekohaselt pakitud.

¹²⁷ Vt KKS-i 6. peatükki.

¹²⁸ Täpsemalt täidetakse IATA DGR-i nõudeid.

¹²⁹ Selleks, et iga riigi relvajõud ei peaks kaasas vedama iga vahendit, mida neil vaja läheb, on kokku lepitud vastuvõtva riigi toetuse (ingl k *host nation support* ehk HNS) kontseptsioonis. NATO standardi „NATO terminite ja definitsioonide kogumik – AAP-6“ (STANAG 3680) kohaselt on HNS vastuvõtva riigi poolt rahu-, kriisi- või sõjaajal antav tsiviil- ja sõjaväeline toetus NATO ja/või teistele vägedele ja NATO struktuuridele, mis paiknevad vastuvõtva riigi territooriumil, tegutsuvad seal või sealt lähtudes või on läbimas vastuvõtva riigi territooriumi.

¹³⁰ Näiteks STANAG 3998 ja 4441.

¹³¹ Kaubavedu on üks osa õhusõiduki käitamisest ja sellega ka ei ületata volitusnormi, sest volitusnormi järgi võib selle määrusega kehtestada õhusõiduki käitamisenõuded.

¹³² IATA DGR, lk 216 ja 457–458.

Kaubagrupi C moodustab kaup, mis kuulub ohtliku kauba hulka ja mida Chicago konventsiooni kohaselt ei ole lubatud vedada reisijatega samas õhusõidukis. Sellise kauba näiteks on raskekuulipilduja laskemoon „12,7 x 99 mm cartridges M33/M17“ (*Cartridges for weapons, inert Projectile, UN 0339*)¹³³, kui neid on maksimaalselt 75 kg ühe pakkeühiku kohta ja need on nõuetekohaselt pakitud.

Kaubagrupi D moodustab kaup, mis kuulub ohtliku kauba hulka ja mida Chicago konventsiooni kohaselt ei ole lubatud vedada õhusõidukis, välja arvatud juhul, kui selleks on riik andnud erandi ning teised riigid, mille õhuruumist läbi sõidetakse, ja sihtriik seda lubavad ning samuti on nõus sellega õhusõiduki valdaja (kui õhusõiduk ei kuulu Kaitseväele). Sellise kauba näiteks on tankitõrje granaadid „84 mm grenade HEAT551“ (*Rockets, UN 0181*)¹³⁴, mille õhutransport on olenemata kogusest IATA DGRi kohaselt keelatud.

Ka reisijad jagunevad kaheks: relvajõududega või sõja(väe)lise ülesandega seotud isikud (1. kategooria reisijad) ja muud isikud (2. kategooria reisijad).

1. kategooria reisija on näiteks kaitsevaelane, välisriigi relvajõudude liige, sõjaväelist ülesannet täitev Kaitsejõudude tegevliige, Kaitseväes või Kaitsejõudude töölepinguga töötav isik, Kaitseministeeriumi ja Välisluureameti ametnik, kes täidab asjakohast riigikaitseülesannet.

2. kategooria reisija on muu isik, kes ei kuulu 1. kategooria reisijate hulka, näiteks riigikaitseülesannet täitev muu ministeeriumi, valitsusasutuse või kohaliku omavalitsuse ametnik, sealhulgas hädaolukorra lahendamise ning muu kriisi leevendamise ja lahendamise seotud isik, kaitsevaelaste ja teiste ministeeriumite ametnike perekonnaliige, ajakirjanik, Eesti Vabariigi president, Vabariigi Valitsuse liige.

Õhusõidukid, mida võidakse kasutada transpordiks, jagunevad järgmiselt:

- 1) relvajõudude (Kaitseväe) õhusõiduk, mis on spetsiaalselt konstrueeritud ja valmistatud sõjalise otstarbega õhusõidukiks;
- 2) tsiviilõhusõiduk, mida on kohandatud relvajõudude jaoks ja mida kasutatakse teatud sõjaliste või riigikaitseülesannete täitmiseks;
- 3) tsiviilõhusõiduk, mida ei ole kohandatud relvajõudude jaoks ja mida kasutatakse tavapäraseks reisijate- või kaubaveoks (reisijate ohutus on tagatud samal tasemel nagu tsiviillennunduses).

Kahe esimese õhusõiduki liigi puhul on võimalik mõju reisijate ohutusele kahel põhjusel. Esiteks, üsna tõenäoliselt ei ole kasutatav õhusõiduk mõeldud reisijateveoks samal määral nagu seda on reisilennukid või -kopterid, mistõttu ka reisijate ohutus ei ole tagatud samaväärselt. Ent see ei tähenda ka seda, et kui on vaja reisijaid vedada (näiteks viia sõdurid koos varustusega punktist A punkti B), siis reisijate ohutuse peale ei ole mõeldud – istmetel on turvavöö sarnaselt reisilennukitega, aga istmed ise ei ole sama mugavad. Teiseks, rahvusvahelise relvakonflikti õiguse kohaselt on selline õhusõiduk relvakonflikti korral õiguslik sihtmärk.

See liigitus on ka alus otsustamiseks, kas (2. kategooria) reisijaid lubatakse õhusõiduki pardale või mitte. Märkusena, et 2. kategooria reisijaid veetakse väga harva, sest nemad ei kuulu Kaitseväe isikkoosseisu ja reisijatevedu ei ole Kaitseväe põhiülesanne.

¹³³ IATA DGR, lk 243 ja 439.

¹³⁴ IATA DGR, lk 337.

Lisas 2 toodud maatriksit tuleb lugeda ridade kaupa ja see ei pea kokku minema vasakult paremale ja ülalt alla lugedes. Nii näiteks ei pea 1. kategooria reisija vedamiseks koos 2. kategooria reisijaga taotlema erandit, kuid 2. kategooria reisija vedamiseks koos 1. kategooria reisijatega on vaja taotleda luba (erandit). Esimese juhtumi näiteks on kolme kaitsevälase reisimine reisilennukis koos teiste tsiviilisikutest reisijatega punktist A punkti B, teise juhtumi näiteks ajakirjaniku reisimine koos lennukitäie kaitsevälastega Kaitseväe õhusõidukis või Kaitseväe tellitud lennu (ehk nn militaarlennu) korral missiooni piirkonda.

1. kategooria reisija ja tavakauba või kaubagrupperi B kuuluva ohtliku kauba koos vedamine on lubatud, see tähendab, et erandit ei ole vaja taotleda. Samas 1. kategooria reisija ja kaubagrupperi C või D kuuluva ohtliku kauba koos vedamisel on vaja taotleda erandit. Seda erandit võib vaja minna näiteks dessantlendude korral. Vastasel juhul ei ole võimalik sõdureid koos nende varustusega sõjalisele operatsioonile viia.

2. kategooria reisija ja tavakauba või kaubagrupperi B kuuluva ohtliku kauba koos vedamiseks on vaja taotleda luba, vastasel juhul ei ole see lubatud. Taotlust erandi saamiseks on vaja 2. kategooria reisija vedamiseks, mitte niivõrd selle väljaselgitamiseks, kas 2. kategooria reisija võib olla samas õhusõidukis, milles ka tavakaup või kaubagrupperi B kuuluv ohtlik kaup, vaid sellepärast, et tegemist ei ole kaitsevälastega.

2. kategooria reisija ja kaubagrupperi C või D kuuluvat ohtlikku kaupa koos vedada ei ole lubatud, muu hulgas ei ole võimalik taotleda ka erandit.

Tavakauba vedamine koos muu tavakauba või mis tahes kaubagrupperi kuuluva ohtliku kaubaga on lubatud ja selleks ei ole vaja erandit taotleda.

Kaubagrupperi B kuuluvat ohtlikku kaupa võib vedada koos tavakauba või muu kaubagrupperi B kuuluva ohtliku kaubaga, kuid kui kaubagrupperi B kuuluva kaubaga soovitakse koos vedada kaubagrupperi C või D kuuluvat kaupa, on vaja taotleda luba (erandit). Vastupidisel juhul luba (erandit) taotlema ei pea, sest niikuinii on juba kaubagrupperi C või D kuuluva kauba vedamiseks taotletud erand. Sellisel juhul võib õhusõidukisse laadida või paigutada selle külge vähem ohtlikku kaupa (tavakaup või kaubagrupperi B kuuluv kaup).

Kaubagrupperi C kuuluva kauba vedamiseks üksi või koos kaubagrupperi D kuuluva kaubaga on vaja taotleda luba (erandit) ja vastupidi. Samuti on vaja taotleda erandit, kui soovitakse vedada kaubagrupperi D kuuluvat kaupa.

Üldjuhul välditakse reisijate ja ohtliku kauba samas õhusõidukis vedamist, kuid kui näiteks kaup või reisijaid ei ole palju, kuid mõlemad tuleb punktist A punkti B vedada, ei ole otstarbekas vedada reisijaid ja ohtlikku kaupa eri õhusõidukitega eraldi. Näiteks soovib Kaitsevägi viia sõdurite rühma koos varustusega samas lennukis Afganistani, aga väike osa varustust kuulub kaubagrupperi C. Sellisel juhul ei ole otstarbekas eraldi kaubalennukit selle väikese koguse (nt viie puitkasti) pärast tellida. Seega on mõistlik panna ka need mõned kastid samale lennukile, et samal ajal ja kulutõhusalt vedada sõdurid ja nende varustus kohale.

Olenemata sellest, kas tegu on tavakauba või ohtliku kaubaga, kas taotletakse erandit ja see erand ka antakse või täidetakse tavapäraselt IATA DGRis kehtestatud nõudeid, tuleb tagada õhusõiduki käitamise, õhusõiduki meeskonna ja reisijate ohutus.

Erandit võib taotleda järgmiste sündmuste korral (§ 57 lõige 3):

- 1) sõjaväeline väljaõpe;
- 2) riigi sõjaline kaitsmine;
- 3) rahvusvahelises sõjalises koostöös osalemine.

Kõik need sündmused on seotud kas lahingolukorra imiteerimisega (on vaja harjutada pärislahingolukorraga sarnast tegevust) või reaalse lahingolukorra või sõjalise operatsiooniga seotud tegevusega. Muul juhul järgitakse IATA DGRi nõudeid ja teatud määral ka NATO standardite nõudeid (näiteks pakendamise ja märgistamise puhul, kui see erineb tsiviillennundusest näiteks selle poolest, et tsiviillennunduses selline nõue puudub).

Kui reisija vedamiseks või reisija vedamiseks koos kaubaga samas õhusõidukis on vaja taotleda erandit, tuleb reisija õhusõiduki pardale lubamiseks taotleda luba kas õhuväest või toetuse väejuhatusest (edaspidi TVJ¹³⁵; § 59 lõige 1). TVJile tuleb taotlus esitada siis, kui võimalikuks reisijaks on 2. kategooria reisija ja Kaitsevägi on tellinud lennu teenusena eraõiguslikult isikult. TVJ hindab, kas reisija on õigustatud pardale pääsema, on tal selleks teenistuslik vajadus või prioriteetsus või muu sarnane põhjus. Kui hinnang on positiivne, edastab TVJ taotluse edasiseks menetlemiseks õhuväkke. Õhuväe ohutusega tegelev isik annab lõpliku hinnangu ja rahuldab selle või keeldub 2. kategooria reisijat pardale lubamast.

Kõikidel muudel juhtudel tuleb esitada taotlus otse õhuväele, sest õhuväel on teadmised ja oskused hinnata olukorda lennundusohutuse aspektist.

Taotlus tuleb esitada kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis (§ 59 lõige 2). Enamasti esitatakse taotlused e-posti teel või dokumendihaldussüsteemi kaudu. Taotluses peab olema esitatud vähemalt järgmine teave:

- 1) reisija ees- ja perekonnanimi ning isikukood või sünniaeg;
- 2) reisi eesmärk;
- 3) õhusõiduki andmed, sealhulgas selle registreerimisnumber;
- 4) lennunumber, kui see on teada;
- 5) taotluse esitaja ees- ja perekonnanimi, auaste ja struktuuriüksuse nimetus.

Peale reisi eesmärgi tuleb taotluses märkida põhjendus, milleks seda on vaja ja miks ei saa teisiti reisida, näiteks miks 2. kategooria reisija ei saa kasutada tsiviillennunduse võimalusi. Kui tegemist on 1. kategooria reisija ja kaubagrupi C või D kuuluva kauba koosvedamise taotlusega, piisab eesmärgi kirja panemisest ja põhjendust lisama ei pea, sest reisija täidab riigikaitseülesannet (sõjalist ülesannet) ja mõnel juhul ei ole võimalik muul viisil ülesannet täita (nt dessantlendude korral). 2. kategooria reisija pardale võtmine on ja peab jääma erandolukorraks, kui muul viisil ei ole võimalik 2. kategooria reisijal sihtkohta jõuda (nt missiooni piirkonda minek). Üldjuhul vaadatakse muu hulgas ka asjaomase isiku seotust 1. kategooria reisijaga või kas ta täidab riigikaitseülesannet.

Taotluse menetlemisele tähtaega ei määrata. Kui tegemist on sõjaväelise väljaõppega seotud lennuga, siis seda on võimalik tavaliselt pikemalt ette planeerida. Sama kehtib rahvusvahelises sõjalises koostöös osalemise korral, kuid riigi sõjalise kaitsmise ajal ei ole tegevusi võimalik pikalt ette planeerida ja tegutseda tuleb kiiresti. Taotluse menetluse tähtajad võib Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik kehtestada kaitsevääsisese asjaajamiskorra või muu asjakohase dokumendiga.

¹³⁵ TVJ üks ülesanne on osutada Kaitseväele logistilist toetust ja toetusteenust (Kaitseväge põhimääruse § 15 lõike 2 punkt 1).

Taotluse vormi määrusega ei kehtestata. Kuna taotlusi võivad esitada põhimõtteliselt kõik Kaitseväge struktuuriüksused, Kaitseliit, Kaitseministeerium või Välisluureamet, siis võib see osutada siiski vajalikuks. Sellisel juhul võib taotluse vormi Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik asjakohase dokumendiga kehtestada.

Kui taotlus rahuldatakse ja otsustatakse anda luba, tuleb see otsus vormistada kirjalikult (§ 59 lõige 3). Otsuse vormi ei kehtestata määrusega, kuid see peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- 1) reisija ees- ja perekonnanimi ning isikukood või sünniaeg;
- 2) reisi eesmärk;
- 3) õhusõiduki andmed, sealhulgas selle registreerimisnumber;
- 4) lennunumber, kui see on teada;
- 5) erandi kehtivuse kuupäev;
- 6) loaandja ees- ja perekonnanimi ning auaste.

Otsuses reisi eesmärgi juurde põhjendust lisama ei pea, kui tegemist on 2. kategooria reisijaga. Piisab, kui märkida lihtsalt reisi eesmärk. Oluline on märkida erandi kehtivuse kuupäev, mis peab üldjuhul olema üks konkreetne kalendripäev. Kui aga ei ole teada, millal täpselt lend toimub, ja on teada ainult ajavahemik, võib märkida ka ajavahemiku. 1. kategooria reisija puhul on lubatud märkida pikem periood, kui on teada, et ta peab kindla ajavahemiku jooksul korduvalt lendama. Viimane on tavaliselt ka teenistus- või tööülesanne määramise käskkirjas märgitud või saab selle sealt järeldada.

Otsuse (loa) vormi määrusega ei kehtestata. Kui seda peetakse siiski vajalikuks, võib Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik vormi kaitseväeasisese asjaajamiskorra või muu asjakohase dokumendiga kehtestada.

Kui otsustatakse reisijat õhusõiduki pardale mitte lubada, siis keeldumise otsust põhjendama ei pea (§ 59 lõige 4). Peamine eesmärk on tagada lennuohutus, mis muu hulgas tähendab ka reisija ohutuse tagamist. Kui on ette näha, et seda ei suudeta tagada ja isiku jaoks ei ole tegemist teenistus- või tööülesande täitmisega, mis eeldab ohtliku kaubaga koos lendamist, või on olemas alternatiivid, siis keeldutakse lubamast reisijat õhusõiduki pardale. Enim puudutab see 2. kategooria reisijat. Põhjendus ei ole oluline ka seetõttu, et isiku jaoks ei ole tegemist tema põhiõigusi riivava otsusega, sest isikul ei ole ega saa olla õiguslikku ootust, et ta lubatakse Kaitseväge õhusõiduki pardale (eelkõige 2. kategooria reisija puhul) või et ta peab saama oma teenistus- või tööülesande täitmiseks tingimata lennata koos kaubagrupperi C või D kuuluva ohtliku kaubaga samas lennukis, kui on olemas alternatiivid (eelkõige 1. kategooria reisija puhul). Isegi juhul, kui struktuuriüksusest on luba saadud, ei ole reisijal õhusõiduki startimiseni kindlust, et ta lubatakse õhusõiduki pardale, sest ka õhusõiduki kaptenil on õigus keelduda reisijat pardale võtmast, kui ta hindab riski kõrgeks.

Kui kauba vedamiseks on vaja taotleda erandit, tuleb esitada asjakohane taotlus õhuväele (§ 60 lõige 1). Nagu reisija jaoks erandi taotlemise puhul, tuleb ka kaubaveoks erandi taotlemise puhul teha taotlus kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis (§ 60 lõige 2). Enamasti esitatakse taotlus kas e-posti või dokumendihaldussüsteemi kaudu. Taotlus peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- 1) ÜRO ohtlike kaupade veoks antud soovitude kohane ohtliku aine või eseme identifitseerimisnumber ja klassifikatsioon;
- 2) kauba täisnimetus;
- 3) pakendi kirjeldus ja kogus, sealhulgas märgitud lõhkeaine netokogus iga pakendi kohta;

- 4) saatja andmed;
- 5) saaja andmed;
- 6) õhusõiduki andmed, sealhulgas selle registreerimisnumber;
- 7) lennunumber, kui see on teada;
- 8) lennu eesmärk (kas sõjaväeline väljaõpe, riigi sõjaline kaitsmine või rahvusvahelises sõjalises koostöös osalemine);
- 9) taotluse esitaja ees- ja perekonnanimi, auaste ja struktuuriüksuse nimetus.

Taotluses esitatav teave on sarnane teabele, mida ka teistes riikides¹³⁶ kaubaveo erandi taotlemisel esitada tuleb. Seega ei ole tegemist ELis ega rahvusvahelises lennunduses millegi erakordsega, mida mujal reguleeritud ei ole.

Taotluse menetluse tähtaega määrusega ei kehtestata (sarnaselt reisija veoks erandi taotlemisega). Selle võib Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik kehtestada kaitsevääsisese asjaajamiskorra või muu asjakohase dokumendiga. Samuti ei kehtestata määrusega taotluse vormi. Kuna taotlusi võivad esitada põhimõtteliselt kõik Kaitseväge struktuuriüksused, võib see siiski osutada vajalikuks. Sellisel juhul võib taotluse vormi kehtestada Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik asjakohase dokumendiga.

Kui tehakse positiivne otsus ja antakse luba vedada sellist liiki ohtlikku kaupa, mille jaoks on vaja taotleda erandit (tulenevalt rahvusvahelistest reeglitest) või mida tavaliselt ei ole lubatud õhusõidukiga vedada, peab see otsus sisaldama vähemalt järgmist teavet (**§ 60 lõige 3**):

- 1) ÜRO ohtlike kaupade veoks antud soovitude kohane ohtliku aine või eseme identifitseerimisnumber ja klassifikatsioon;
- 2) kauba täisnimetus;
- 3) pakendi kirjeldus ja kogus, sealhulgas märgitud lõhkeaine netokogus iga pakendi kohta;
- 4) saatja andmed;
- 5) saaja andmed;
- 6) õhusõiduki andmed, sealhulgas selle registreerimisnumber;
- 7) lennunumber, kui see on teada;
- 8) erandi kehtivuse kuupäev;
- 9) loaandja ees- ja perekonnanimi ning auaste.

Kui taotletakse erandit, et vedada koos reisijat ja teatud liiki ohtlikku kaupa, on vaja otsuses (loale) märkida ka reisija ees- ja perekonnanimi ning isikukood või sünniaeg ja tema reisi eesmärk (**§ 60 lõige 4**).

Otsuse (loa) vormi määrusega ei kehtestata. Kui seda peetakse siiski vajalikuks, võib Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik selle kas kaitsevääsisese asjaajamiskorra või muu asjakohase dokumendiga kehtestada.

Sarnaselt reisija pardale võtmise erandi taotlemisega ei pea erandi andmisest keeldumist põhjendama (**§ 60 lõige 5**). Ka kauba vedamise puhul ei ole ega saa olla õiguslikku ootust loa saamiseks, sest kõige olulisem on siiski lennundusohutuse tagamine. Peale selle on tegemist kaitsevääsisese dokumendiga, sest erandit saab taotleda üksnes Kaitseväge, mistõttu ei piirata ka kolmandate isikute õigusi.

¹³⁶ Näiteks Soomes.

Paragrahv 58 käsitleb mehitamata õhusõidukiga kaubavedu. Mehitamata õhusõidukiga on lubatud vedada üldjuhul tavakaupa (**lõige 1**). „Üldjuhul“ tähendab, et ohtliku kauba vedu on lubatud piiratud mahus ja piiratud loeteluna. Tavakauba (näiteks toidupakid üksusele) osas piiranguid ei ole, kuid jälgida tuleb siiski julgeoleku aspekte, kui näiteks veetakse relvi. Selleks, et logistikaga tegelevad tegevvälased ei peaks iga kord kaaluma hakkama, kas seda või toda liiki ohtlikku kaupa on lubatud mehitamata õhusõidukiga vedada, peab Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik kehtestama juhendi, sealhulgas loetelu.

Kaup, mida veetakse mehitamata õhusõidukiga, peab olema varustatud GPS-süsteemiga (**lõige 2**). See tähendab, et ei piisa sellest, kui mehitamata õhusõiduk on GPS-süsteemiga varustatud, vaid seda peab olema ka kaup, mida veetakse. Põhjuseks, et kauba liikumine ja asukoht oleks jälgitav ka siis, kui lendamise ajal mehitamata õhusõidukiga midagi juhtub (näiteks õhusõiduk kukub alla, kaup kukub alla vms).

Relvi, laskemoona ja lahingumoonna võib üldjuhul mehitamata õhusõidukiga vedada ainult sõjaväelise väljaõppe alal (**lõige 3**). „Üldjuhul“ tähendab, et on mõned erandid, kui relvi, laskemoona või lahingumoonna võib vedada väljaspool sõjaväelise väljaõppe ala. Selle erandite loetelu kehtestab Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik. Kui seda erandite loetelu kehtestatud ei ole, siis väljaspool sõjaväelise väljaõppe ala relvi, laskemoona või lahingumoonna mehitamata õhusõidukiga vedada ei tohi.

6. peatükk. Lennundusjulgestuse nõuded

Lennundusjulgestuse eesmärk on ennetada ja kaitsta lennunduspersonali, reisijaid, kaupa ja õhusõidukeid ebaseadusliku tegevuse eest. Kontroll hõlmab ennetus- ja kontrollmeetmeid lennunduspersonali, reisijate, kauba ja õhusõidukite kohta.

6. peatükis sätestatud lennundusjulgestuse, sealhulgas lennueelse julgestuskontrolli nõudeid kohaldatakse ainult Kaitseväge kasutuses oleva lennuvälja ja kopteriväljaku ning mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuse suhtes (§ 61 lõige 1). Sertifitseeritud lennuväljal või kopteriväljakul, mida kasutatakse peamiselt tsiviillennunduses, lähtutakse sellel lennuväljal või kopteriväljakul kehtestatud lennundusjulgestuse reeglitest. Kui lennuväli või selle osa või kopteriväljak on antud ainult Kaitseväge kasutusse, siis kohaldatakse selle lennuvälja või selle osa või kopteriväljaku suhtes määrusega sätestatud lennundusjulgestuse nõudeid (§ 61 lõige 2). See tähendab, et kui tegevvälased lähevad õhusõiduki pardale näiteks Tallinna lennujaamast, kohaldatakse Tallinna lennujaama kehtestatud nõudeid, mitte selle määruse nõudeid. Selle määruse nõudeid kohaldatakse Tallinna lennuvälja territooriumil siis, kui mõni osa Tallinna lennuvälja territooriumist on Kaitseväge valduses. Sellisel juhul moodustatakse sellele alale Kaitseväge julgeolekuala, kuhu ka Tallinna lennujaama töötajad ei või siseneda ilma loata. Ala on asjakohaselt tähistatud ja võib olla muu hulgas piiratud aiaga.

Lennundusjulgestuses lähtutakse KKSiga Kaitseväge julgeolekualale kehtestatud nõuetest koos selles määruses sätestatud nõuetega (§ 62 lõige 1). Üldjoontes on KKSiga kehtestatud nõuded Kaitseväge julgeolekualale rangemad kui lennundusseadusega lennuväljadele ja lennujaamadele. Näiteks puudub Kaitseväge julgeolekualal avatud ala ja see tähendab, et territooriumile pääseb üksnes ja ainult lubadega, samuti on julgeolekualale lubatud isikute taust suuremal või vähemal määral kontrollitud või ei saa isik territooriumil üksi liikuda, vaid alati koos saatjaga. Seega julgeolekuala nõuded on samaväärsed või isegi kohati rangemad kui paljud tsiviillennunduses kehtivad lennundusjulgestuse nõuded. Samas võib vaja olla täpsustada mõnda nõuet, sest julgeolekuala nõuded ei näe ette lennundusohutusega seotud

nõuete täitmist, näiteks seda, et õhusõiduki maandumis- ja stardialal ei viibiks isikuid sel ajal, kui lennuk stardib, ruleerib või maandub. Sellest tulenevalt on vaja kehtestada mõned täiendavad nõuded.

Lennundusjulgestuse nõudeid (§ 62 lõige 2) kohaldatakse:

- 1) lennuvälja, sealhulgas lennuterminali suhtes;
- 2) kopteriväljaku suhtes;
- 3) mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuse suhtes;
- 4) väljuva lennu suhtes;
- 5) saabuva lennu suhtes, kui lähtelennuväljal ei rakendata samaväärseid lennundusjulgestuse nõudeid, nagu on kehtestatud lennundusseaduse või selle määrusega;
- 6) isikute suhtes, kes töötavad või viibivad lennuvälja territooriumil.

Loetletud kuus punkti hõlmavad sündmuse ja piirkondi lennubaasis või mujal lennuväljadel või kopteriväljakutel, mis on Kaitseväe valduses, kus rakendatakse lennundusjulgestuse reegleid. Nagu eespool öeldud, kattuvad lennundusjulgestuse ja Kaitseväe julgeolekuala meetmed suurel määral ning need loetletud alad (kogu julgeolekualast) ja sündmused on need, kus järgitakse sarnaseid reegleid, mis on tsiviillennunduses kehtestatud. Näiteks väljuva lennu korral (punkt 4) kontrollitakse isikute samasust ja nende pagasit, kui õhusõiduki pardale lähevad ka reisijad, hoitakse õhusõidukite maandumis-, ruleerimis- ja stardialalt eemal isikud, kes ei ole liiklusala hooldajad, päästetöötajad või muud liiklusala või õhusõiduki käitamisega seotud isikud (punktid 1 ja 2).

Mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskus (punkt 3) on hoones ruum või väljas maa-ala, kust juhitakse mehitamata õhusõidukit. Olenedes mehitamata õhusõiduki kategooriast, võib juhtimiskeskus olla väga lihtne, kuid võib olla ka konteineris või hoones paiknev keerulise juhtimissüsteemiga keskus. Vaatamata sellele, millise mehitamata õhusõidukiga on tegemist, on oluline, et kaugpilooti ei segata õhusõiduki juhtimisel ja tagatud on tema turvalisus ümbritseva ohu ja sabotaaži suhtes (sarnaselt lennuki või kopteri kokpitis istuva piloodiga). Kui ühte või mitut mehitamata õhusõidukit juhitakse mitmest juhtimiskeskusest, peavad nõuded olema täidetud kõikides juhtimiskeskustes korraga ja samal ajal. Sellest tulenevalt on oluline, et ka mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuses täidetakse sarnaseid nõudeid, nagu need on kehtestatud mehitatud õhusõidukile ja selle piloodile.

Saabuva lennu suhtes (punkt 5) rakendatakse lennundusjulgestuse nõudeid, kui lähtelennuväljal ei rakendata samaväärseid lennundusjulgestuse nõudeid nagu Eestis. See tähendab, et Kaitseväes ei pruugi kõik lennud toimuda nii, et lähte- ja sihtlennuväljaks on lennuväljad, kus täidetakse kõiki Chicago konventsiooni või ELi määrustega kehtestatud nõudeid. Näiteks võib lähtelennuväljaks olla missioonipiirkonnas olev ajutine lennuväli, kus puudub nõuetekohane taristu ja töötajad. Sellisel juhul tuleb õhusõiduki Eestisse saabumisel kontrollida isikute samasust, nende pagasit ja teha muid toiminguid, millest vähemalt osa oleks tehtud lähtelennuväljal, kui seal täidetakse samaväärseid nõudeid, nagu kehtivad Eestis.

Kaitseväe julgeolekualal viibivatele ja töötavatele isikutele (punkt 6) kehtestatud nõuded on rangemad nendest, mis on kehtestatud LennSiga lennuväljal töötavatele või viibivatele isikutele. Siinkohal täidab Kaitsevägi julgeolekuala nõudeid ja leevendusi selles osas ei tehta. Näiteks ei lubata tegevvälaste lähedasi lennuterminali, mis asub Ämari lennubaasi territooriumil, vaid nad peavad Ämarist missioonile suunduva tegevvälasega hüvasti jätma lennubaasi värava taga.

Tuginedes julgeolekuohu hinnangule, võib teha erandeid rakendatavates lennundusjulgestuse nõuetes, mida rakendatakse kas lennuvälja, sealhulgas lennuterminali, kopteriväljaku, mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuse või väljuva või saabuva lennu suhtes (§ 62 lõige 3). See tähendab, et teatud juhtudel võidakse loobuda mõnest toimingust, kuid see võib tähendada ka seda, et võidakse kohaldada rangemaid nõudeid. Näiteks siis, kui Kaitseväe territooriumil tõstetakse üldist ohutaset.

Kaitseväe territooriumile sisenemisel tehakse vajaduse korral isikute ja nende asjade ning kauba läbivaatus, tuginedes julgeolekuohu hinnangule (§ 62 lõige 4). Tegemist on täiendava meetmega, sest sisenetakse Kaitseväe julgeolekualale. See meede ei asenda lennuterminalis tehtavat isikute ja pagasi kontrolli.

Lennuvälja või kopteriväljaku ala tuleb muust alast eraldada, kui seda on vaja julgeolekuohu hinnangu kohaselt või muul põhjusel (§ 62 lõige 5). Kaitseväele kuuluv või tema valduses olev lennuväli ei pruugi igal pool olla eraldatud aedade või muude tõketega nii, et Kaitseväe territooriumil viibivad isikud (tegevvälased, ajateenijad, töötajad ja külalised) ei pääseks näiteks õhusõidukite liiklusalale. Ala eraldamine võib tähendada kas püsiva aia või muu tõkke või ajutise aia või tõkke paigaldamist eraldamiseks lennuvälja osi muust Kaitseväe territooriumist. Tegemist on täiendava meetmega, sest nagu eespool mainitud, puudub Kaitseväele kuuluval või valduses oleval lennuväljal või selle osal avalik osa, mis on olemas tsiviilkasutuses olevates lennujaamades.

Õhusõidukisse ei või panna lasti (§ 62 lõige 6), kui:

- lasti puhul ei ole tehtud lennueelset julgestuskontrolli või
- lasti omanik ei ole ise kohaldanud julgestuskontrolli meetmeid või
- lasti omanik ei ole julgestuskontrolli meetmete kohaldamist kinnitanud või
- õhusõiduki kapten ei ole võtnud lasti eest vastutust.

Üks nendest tingimustest peab olema täidetud, et lasti võiks paigutada õhusõidukisse või õhusõiduki külge. Õhusõiduk võib olla nii mehitatud kui ka mehitamata. Lasti omanik on tavaliselt mõni Kaitseväe või NATO liikmesriikide relvajõudude üksus. Olenemata sellest, kas vastutuse võtab lasti eest lasti omanik, õhusõiduki kapten või tehakse lennueelne julgestuskontroll (nt valgustatakse last võimaluse korral röntgeniaparadiga läbi), on oluline, et lasti eest keegi vastutaks ja et on teada, mida last sisaldab.

Lasti omaniku julgestuskontrolli tegemine lastile või kinnituse andmine võib osutada vajalikuks näiteks siis, kui mitme riigi relvajõudude liikmed lähevad sama õhusõidukiga missioonipiirkonda ja õhusõiduk võtab pardale mitmelt lennuväljalt sõdurid koos varustusega. Sellisel juhul kinnitavad vahepeatuses pardale tulnud isikud, et nende pagasi suhtes on julgestuskontrolli meetmed kohaldatud (ehk võtavad vastutuse oma lasti eest ja lennu korraldaja ei pea ise julgestuskontrolli meetmeid kohaldama).

Õhuvägi koostab keelatud ainete ja esemete loetelu, mida ei või lennuvälja või kopteriväljaku territooriumile tuua või õhusõiduki pardale pagasis kaasa võtta (§ 62 lõige 7). Õhuvägi on see struktuuriüksus, kelle ülesannete hulka kuuluvad lennundustegevuse korraldamine Kaitseväes, lennundusjulgestuse korraldamine Kaitseministeeriumi valitsemisalas ning lennuvälja käitamine ja lennuväljateenuse osutamine, mistõttu on ka õhuvägi õige struktuuriüksus, kes selle keelatud ainete ja esemete loetelu kehtestab. Loetelu võib olla selline, kus mõne aine või eseme pardale võtmine on tingimuslik. See tähendab, et konkreetsetel juhtudel on lubatud nende kaasa võtmine pardale ja lennuvälja territooriumile. Võrreldes tsiviillennunduses keelatud ainete ja esemete loeteluga on nii mõnigi selles loetelus olev ese ja aine sellised, mida

tegevväelane peab saama endaga pardale kaasa võtta. Vastasel korral ei ole tal võimalik oma teenistusülesannet korrektselt täita. Sellest tulenevalt kehtestatakse ka määrusega võimalus teha erand (§ 63 lõige 3) – õhusõiduki pagasis keelatud ainete ja esemete suhtes võib teha erandeid, kui ainet või eset on vaja kasutada lennuülesande või reisijana pardal olevale kaitsevaelasele antud ülesande täitmiseks. Näiteks on lubatud dessantväelasel kaasa võtta relv ja teatud kogus laskemoona ja muud lahinguvarustust (mida ei ole muu hulgas võimalik transportida eraldi õhusõidukiga).

Paragrahviga 63 sätestatakse lennundusjulgestuse nõuded lennuterminalis. Lennuterminalis rakendatakse KKSis kehtestatud Kaitseväe julgeolekuala meetmeid (§ 63 lõige 1). Selles osas, mille kohta KKSis meede puudub, lähtutakse kas LennSis, EL määruses nr 300/2008 (mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju¹³⁷) või Euroopa Komisjoni määruses nr 2015/1998, millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed¹³⁸, sätestatud nõudest koos kõnealuses määruses kehtestatud nõudega. See tähendab, et esimesena rakendatakse Kaitseväe julgeolekuala meetmeid. Kui sellest ei piisa, see tähendab, et mõni tegevus või toiming puudub, vaadatakse, kas EL määruses 300/2008 või komisjoni määruses 2015/1998 on asjakohane nõue sätestatud. Tsiviilkasutuses olevate lennujaamade lennuterminalides on rakendatud meetmeid, mida ei ole võimalik või asjakohane Kaitseväe valduses olevas lennuterminalis kohaldada. Sellest tulenevalt ei ole kohane määrusega sätestada, et kõiki neid nõudeid täidetakse. Seda enam, et KKSis sätestatud Kaitseväe julgeolekuala meetmed katavad enamiku nendes kahes ELi määruses kehtestatud nõuetest. Seepärast nähaksegi määrusega ette, et ELi määruse nõuetest lähtutakse ainult selles osas, mida Kaitseväe julgeolekuala meetmed ei hõlma. Selleks võib olla näiteks mõni nõue lennueelse julgestuskontrolli protseduuridest, nõue julgestuskontrolli tegevale personalile või õigus otsustada, kas isik lubatakse õhusõiduki pardale või mitte (näiteks on liiga purjus). Juhul kui on vaja kohaldada teatud meedet, siis seda ei pea kohaldama täpselt nii, nagu see on ELi määruses kehtestatud, vaid selle võib eeskujuks seada. Teisisõnu tuleb kohaldada samaväärset meedet, kui ELi määruses kehtestatud meede ei ole Kaitseväe valduses olevas lennuterminalis vahetult kohaldatav.

Erandina ei pea üldjuhul tegema lennueelset läbivaatust pagasi osale, mille moodustavad relvad või muu kaitsevaelase erivarustus (§ 63 lõige 2), kuna röntgenkiirtega läbivalgustamine võib relvi ja erivarustust rikkuda. Näiteks öövaatlusseadmed ja tulirelva küljes olev optiline sihik on seadmed, mida ei või röntgeniaparaadiga läbi valgustada.

Paragrahvis 64 käsitletakse mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuses kohaldatavaid meetmeid. Nagu eespool kirjeldatud, on väga oluline, et ka mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuses täidetakse lennundusjulgestuse nõudeid. Oluline on tagada, et kohaldatakse selliseid julgestusmeetmeid, mis kaitsevad juhtimiskeskust füüsiliste ohtude või sabotaaži eest (§ 64 lõige 1). Samuti tuleb juhtimiskeskust kaitsta ohtude eest sidesüsteemidele ja muude küberohtude eest. Mehitamata õhusõiduki puhul on sidesüsteemide töötamine isegi veel olulisem kui mehitatud õhusõiduki puhul, kus piloodil on side kadumise või teatud seadmete töö segamise korral võimalik üldjuhul minna üle käsijuhtimisele ja ohutult või vähem ohtlikul viisil õhusõiduk maandada. Mehitamata õhusõidukit juhitaksegi üksnes raadioside abil ja seega selle töö segamine seab ohtu mehitamata õhusõiduki (ohutu) lendamise ja kaugpiloot ei pruugi

¹³⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 09.04.2008, lk 72–84).

¹³⁸ Euroopa Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 2015/1998, millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed (ELT L 299, 14.11.2015, lk 1–142).

suuta õhusõidukit ohutult maandada või omada kontrolli selle lendamise marsruudi üle (õhusõiduk kaaperdatakse).

Kui lendu on planeeritud juhtima kaks või enam juhtimiskeskust, peavad kõik juhtimiskeskused olema samal ajal kogu mehitamata õhusõiduki lennu käitamise vältel julgestatud (§ 64 lõige 2). Kui lendu on planeeritud juhtima kaks või enam juhtimiskeskust, ei piisa sellest, kui ühes keskustest on lennundusjulgestuse meetmed kohaldatud. Mitut juhtimiskeskust võidakse kasutada keerulise maastiku korral, kus raadioside ei pruugi piisavalt hästi levida pika vahemaa korral, mistõttu planeeritaksegi, et üks juhtimiskeskus võtab teiselt õhusõiduki juhtimise üle. Et mehitamata õhusõidukiga saaks lennuülesande korrektselt täita, peavad kõik juhtimiskeskused olema samaväärselt kaitstud, et õhusõiduki juhtimist üksteiselt üle võtta nii, et õhusõidukiga vahepeal side ei kaoks, samuti selleks, et vähendada sabotaaži riski ja olla kindel, et mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskus, kellele antakse õhusõiduki juhtimine üle, ei ole vahepeal sattunud vastase või teiste pahatahtlike isikute kätte.

Paragrahviga 65 sätestatakse, et lennu ajal tuleb võimalikku ohtu kujutava reisija suhtes kohaldada asjakohaseid julgestusmeetmeid. Relvajõudude jaoks ehitatud või kohandatud õhusõidukid, kui nendega on võimalik vedada nii kaupa kui ka reisijaid, on tihti lahtise kokpitiga, mis tähendab, et reisijaid ja piloote ei lahuta turvaline sein, mis on kasutusele võetud reisilennukites. See omakorda tähendab, et kui mõni reisija käitub agressiivselt, on tal lihtsam segada piloote õhusõiduki juhtimisel või seada ohtu pilootide elu. Peale selle võidakse hoida õhusõidukis relvi reisijatega samas ruumis. Selle tõttu on ka oluline rakendada asjakohaseid abinõusid, kui on vaja vaigistada võimalikku ohtu kujutavat reisijat. Selliseks reisijaks võib olla näiteks sõjavang või n-õ meelemõistuse kaotanud kaitseväelane.

Paragrahvis 66 käsitletakse lennundusjulgestuse eeskirja ja juhendi koostamist. Õhuvägi peab koostama lennundusjulgestuse eeskirja (§ 66 lõige 1). Nagu juba eespool mainitud, on õhuvägi Kaitseväes see struktuuriüksus, kes korraldab Kaitseministeeriumi valitsemisalas lennundusjulgestust, mistõttu on ka õhuvägi kõige õigem struktuuriüksus koostamiseks lennundusjulgestuse eeskirja. Eeskirjas tuleb kirjeldada meetodeid ja menetlusi, mida kõigil lennuvälja, lennuterminali, kopteriväljaku ja mehitamata õhusõiduki juhtimiskeskuse käitamisel järgida tuleb. Kaalumisel oli ka, et iga struktuuriüksus, kelle valduses on mõni mehitatud või mehitamata õhusõiduk, koostab ise eeskirja oma struktuuriüksuse jaoks, kuid selleks, et Kaitseväes oleks tagatud ühtsed reeglid, leiti, et Kaitseväe jaoks kõige õigem ja vähem töömahukam on, kui lennundusjulgestuse eeskirja koostab üks struktuuriüksus ja see eeskiri kehtib kogu Kaitseväes. Seda enam, et lennundusjulgestuse eeskiri peab sisaldama muu hulgas sisemise kvaliteedikontrolli sätteid selle kohta, kuidas kontrollitakse asjaomaste meetodite ja menetluste täitmist (§ 66 lõige 2). Lennundusohutuse seisukohast on oluline, et kvaliteedikontrolli sätted on kõikides struktuuriüksustes sarnased ja et nende täitmist kontrollivad samad isikud¹³⁹.

Struktuuriüksus, kes kasutab oma ülesannete täitmisel mehitamata õhusõidukeid, koostab oma üksuse jaoks lennundusjulgestuse juhendi (§ 66 lõige 3). Juhend peab lähtuma lõikes 1 nimetatud lennundusjulgestuse eeskirjast. Sisuliselt on tegu mehitamata õhusõidukite käitamisega tegelevatele tegevväelastele eeskirja täpsustamisega. Juhendi koostamine on oluline, et iga tegevväelane, kes lennutab mehitamata õhusõidukit (kaugpilot), teaks täpselt kõiki nõudeid, mida ta peab täitma, et mehitamata õhusõiduki lennutamine oleks ohutu.

¹³⁹ Kõnealusel juhul õhuväe kvaliteedikontrolli spetsialist.

Juhendis on võimalik arvesse võtta iga üksuse eripära ja paremini edasi anda täpsemaid juhiseid, kuidas käituda ja mida teha teatud olukordades.

Juhend võib vajaduse korral sisaldada ka juhiseid, mis on RSVSi kohaselt riigisaladus. Samas võiks lennundusjulgestuse eeskiri olla maksimaalselt asutusesisese kasutamise märkega.

Lennundusjulgestuse eeskiri tuleb esitada Kaitseministeeriumile ja vajaduse korral Lennuametile (§ 66 lõige 4). Juhendeid Kaitseministeeriumile ja Lennuametile esitama ei pea. Vabariigi Valitsuse seaduse kohaselt teeb Kaitseministeerium Kaitseväe üle järelevalvet, peale selle moodustatakse Kaitseministeeriumis intsidentide uurimise komisjon, mistõttu on hea, kui ka Kaitseministeeriumis on olemas teave, milliseid nõudeid lennundusjulgestuses rakendatakse. Lennuametile tuleb esitada lennundusjulgestuse eeskiri näiteks juhul, kui Kaitsevägi taotleb Lennuametilt mõnda sertifikaati ja taotluse ühe osana tuleb esitada see eeskiri.

7. peatükk. Kaitselennunduse rajatiste nõuded

Ehitusseadustiku (*EhS*) §-s 3 on sätestatud ehitise, hoone ja rajatise mõiste. Ehitis on inimtegevuse tulemusel loodud ja aluspinnasega ühendatud või sellele toetuv asi, mille kasutamise otstarve, eesmärk, kasutamise viis või kestvus võimaldab seda eristada teistest asjadest.¹⁴⁰ Ehitis jaguneb hooneks ja rajatiseks. Hoone on väliskeskkonnast katuse ja teiste välispiiretega eraldatud siseruumiga ehitis. Rajatis on ehitis, mis ei ole hoone.¹⁴¹ Ehitis võib olla püsiv või ajutine. Ajutine ehitis on lühemaks kui viieaastaseks kasutamiseks mõeldud ehitis, mis lammutatakse selle ajavahemiku möödumisel.¹⁴²

Lennuväljal võib olla nii hooneid kui ka rajatise. Selle määrusega kehtestatakse nõuded üksnes rajatistele, sest määruse volitusnorm ei võimalda kehtestada nõudeid ka hoonetele. Määrust kohaldatakse Kaitseväe valduses oleva lennuvälja ja kopteriväljaku ja muu Kaitseväe õhusõiduki käitamiseks valitud ala suhtes, kui määrusega ei ole sätestatud teisiti (§ 67 lõige 1). Muu Kaitseväe õhusõiduki käitamiseks valitud ala on näiteks ajutine lennuväli¹⁴³ põllul või kopteriplatsid Kaitseväe üksuste juures või mujal. Muuks Kaitseväe õhusõiduki käitamiseks valitud alaks ei loeta tsiviillennunduse reeglitele alluvaid lennuvälju, nagu eralennuväljad ja avalikud lennuväljad (nt Tallinna lennujaam), kuigi Kaitsevägi võib ka neid vajaduse korral kasutada. Nende puhul kehtivad tsiviillennunduse reeglid, mitte selle määrusega kehtestatud nõuded. Määrust ei kohaldata liikuvate seireseadmete suhtes (§ 67 lõige 2). Liikuvad seireseadmed on kergesti teisaldatavad, enamasti konteineris või püsivalt veoki haagisena ratastel või n-ö veoki kastis asuvad seadmed.

Paragrahviga 68 kehtestatakse kaitselennunduse rajatiste kasutamise üldnõuded, sealhulgas mõned keelud. **Lõikega 1** keelatakse Kaitseväe lennuvälja ja kopteriväljaku kasutamine ärilise lennutranspordi käitamiseks. Kaitseväe valduses ja kasutuses on praegu üks suurem lennuväli – Ämari. Ämari lennuväli ei ole sertifitseeritud lennuväli.¹⁴⁴ Keeld tähendab seda, et Ämari lennuväljal ei tohi näiteks maanduda ega startida tsiviilkasutuses olevad õhusõidukid, mille

¹⁴⁰ EhSi § 3 lõige 1.

¹⁴¹ EhSi § 3 lõige 2.

¹⁴² EhSi § 3 lõige 4.

¹⁴³ Kuna ajutine iseloom määrab ära selle, et sellel ajutisel lennuväljal ei ole kogu sama varustust ja rajatise, mis on tavaliselt lennuväljadel, siis võiks sellist ajutist lennuvälja nimetada lennuväljakuks.

¹⁴⁴ Lihtsustatult öeldes tähendab see, et Ämari lennuvälja kasutuskõlblikkust tsiviilisikute teenindamiseks ei ole Lennuamet hinnanud ega väljastanud selle kohta sertifikaati.

käitamise eesmärk on reisijate või kauba vedu kasu saamise eesmärgil. Selliste lendude hulka loetakse ka tsiviilisiku üüritud õhusõiduki maandumine Ämari lennuväljal ning eraõiguslikud õppelennud. Hädamaandumine on siiski lubatud. Kaitseväge lennuväljal on lubatud käitada neid tsiviilõhusõidukeid, mis on Kaitseväge või Kaitseliidu valduses ja kasutuses üüri-, rendi-, kasutus- või muud sarnast liiki lepingu alusel. Selliseid õhusõidukeid juhivad tegevvälased, mitte eraõiguslikud isikud.

Eraõiguslikest isikutest pilootide juhitavaid õhusõidukeid (peamiselt mehitatud õhusõidukeid) on lubatud Kaitseväge lennuväljal või kopteriväljakul käitada ka muul juhul, kui on olemas Kaitseväge juhataja või tema volitatud isiku nõusolek. Selliseks lennuks võib olla näiteks tegevvälaste viimine missioonipiirkonda Ämari lennuvälja kaudu, kui samale lennukile soovitakse panna ka nende pagas, mille avalikku lennujaama (nt Tallinna lennujaama) kaasavõtmine on välistatud. Samuti juhtum, kui Kaitseväge on taotlenud erandit ja õhusõidukiga veetakse Kaitsevägele vajalikku varustust, mille vedamine tavaolukorras eeldab erandi taotlemist või on sootuks keelatud. Ka sellisel juhul ei ole näiteks Tallinna lennuvälja kasutamine soovitatav. Põhjuseks võib olla ka muu asjaolu, miks tsiviilkasutuses olev lennuväli või kopteriväljak käitamiseks ei sobi. Oluline on, et eraõiguslikult isikult on Kaitseväge tellinud teenust ja see teenus ei eelda eraõiguslikest isikutest reisijate vedu, vaid üksnes ja ainult 1. kategooria reisijate või Kaitseväge kauba vedu. Sellise lennu näited on ka harjutuslend (Kaitseväge võib üürida selleks tsiviilõhusõiduki) ning radari- ja navigatsioonisüsteemide kalibreerimine (tavaliselt tellitakse see teenus eraõiguslikult isikult).

Lennuvälja või kopteriväljaku säilimiseks ja lennuohutuse tagamiseks on samuti oluline, et lennuvälja või selle osa või kopteriväljakut ei kasuta õhusõiduk, mille jaoks lennuväli või kopteriväljak ja selle käitamise reeglid ei ole tavaolukorras ette nähtud (§ 68 lõige 2). Vastasel juhul võidakse rikkuda lennuvälja või kopteriväljaku rajatise ja halvimal juhul toimub intsident, millega võidakse ohtu seada piloot, reisijad või kaup ja lennuvälja või kopteriväljaku töötajad või kolmandad isikud või nende vara. Erandiks on hädaolukorras maandumine. Erandiks võib olla ka muu põhjus, kuid enne lennuväljal või kopteriväljakul maandumiseks loa andmist peab see põhjus teada olema (näiteks on tegu hädaolukorraga sarnase maandumisega).

Struktuuriüksus, kelle territooriumil asub lennuväli, kopteriväljak või kopteriplats, peab määrama üksuse, kes hooldab lennuvälja, kopteriväljakut või kopteriplatsi, ja tagama selleks vahendid (§ 68 lõige 3). Kaitseväge lennuväli asub Ämaris, kopteriplatsid aga asuvad peaaegu kõikide struktuuriüksuste juures. Kopteriväljakuid praegu Kaitseväes ei ole. Kuigi õhuväge korraldab Kaitseväes lennundustegevust, ei vastuta ta teiste struktuuriüksuste territooriumil toimuva eest ega saa ka käskida teisi üksusi midagi tegema, kui teda ei ole selleks volitanud Kaitseväge juhataja, või ei saa ta toimetada üle Eesti teistes struktuuriüksuste territooriumidel. Viimane tegevus ei ole ka mõistlik. Kopteriplatside hooldamine on tegevus, millega saab hakkama iga struktuuriüksus ise, selleks ei ole vaja eriväljaõpet.

Struktuuriüksus, kelle territooriumil asub lennuväli, kopteriväljak või kopteriplats, peab oma territooriumil ehitiste ja haljastuse planeerimisel arvesse võtma seal asuva lennuvälja, kopteriväljaku või kopteriplatsi ohutu käitamise võimaldamist (§ 68 lõige 4). Näiteks ei tohiks planeerida kopteriplatsi lähedusse kõrgeks kasvavate puude istutamist või kõrge hoone või rajatise ehitamist. Need takistavad õhusõiduki ohutut käitamist (eelkõige maandumist ja õhkutõusmist).

Paragrahv 69 käsitletakse kopteriväljaku ja kopteriplatsi rajamist ja hooldamist. Kopterite stardiks ja maandumiseks kasutatavad alad jagunevad järgmiselt: kopteriväljakud ja

kopteriplatsid (§ 69 lõige 1).¹⁴⁵ Nende kahe ala nõuded on erinevad – kopteriplatsi nõuded on leebemad kui kopteriväljaku nõuded. Mõlema puhul tuleb siiski tagada lennuohutus.

Paragrahvi 69 lõige 2 käsitleb kopteriväljaku rajamise üldnõuet: selle rajamisel lähtutakse lennundusseaduse § 36 lõike 2 alusel kehtestatud määruse või asjakohaste NATO standardite nõuetest.¹⁴⁶ Kopteriväljaku puhul peavad üldjuhul olema täidetud kõik needsamad nõuded, mis tsiviilkasutuses oleva kopteriväljaku puhul, sealhulgas sertifitseerimise nõuded. Kui neid kopteriväljakuid ei sertifitseerita tsiviilkasutuses olevate kopteriväljakute nõuete järgi, siis peavad olema täidetud kõik samaväärsed nõuded, et sertifikaadi taotlemise korral oleks see võimalik saada. Näited NATO standardite kohta, mida võidakse kasutada, on järgmised:

- 1) Bi-SC direktiiv 85-5 „NATO Approved Criteria and Standards for Airfields“ (edaspidi *Bi-SC direktiiv 85-5*)¹⁴⁷;
- 2) „Lennuvälja ja kopteriväljaku takistuste piirangupinnad – AATMP-38“ (STANAG 7174)¹⁴⁸;
- 3) „Kopteriplatside ja kopteriväljakute märgistus ja tuled – AATMP-12“ (STANAG 3619)¹⁴⁹.

Paragrahvi 69 lõige 3 käsitleb kopteriplatsi rajamisega seonduvat. Kopteriplatsi asukoha valimisel peab arvesse võtma, et kopteri maandumine ja õhku tõusmine oleks ohutu ja et oleks tagatud õhusõiduki vajalik kaugus kopteriplatsi ümbruses olevatest takistustest. Kopteriplatsi, sealhulgas ajutise kopteriplatsi rajamisel, käitamisel ja hooldamisel lähtutakse vajaduse korral NATO asjakohaste standardite nõuetest (§ 69 lõige 4). See tähendab, et võrreldes kopteriväljakuga:

- on kopteriplatsil lihtsustatud protseduurid,
- täidetakse kopteriplatsi rajamisel, käitamisel ja hooldamisel miinimumnõudeid,
- on kopteriplats sertifitseerimata, kuid käitamisprotseduurid ja ohutusnõuded siiski kehtivad ning need kehtestatakse igale kopteriplatsile eraldi (sõltuvalt kopteriplatsi asukohast).

Samu nõudeid rakendatakse ka ajutise kopteriplatsi puhul. NATO standarditest kasutatakse kopteriplatside rajamisel, käitamisel ja hooldamisel näiteks standardit „Doktriin helikopterite kasutamise kohta maismaa operatsioonides – ATP-49“ (STANAG 2999)¹⁵⁰ või Bi-SC direktiivi 85-5.¹⁵¹

Paragrahvi 70 kehtestatakse nõuded lennuvälja liiklusalale. Liiklusalala moodustavad õhusõidukite maandumiseks, stardiks, ruleerimiseks ja parkimiseks määratud ala. Liiklusalal peavad olema täidetud vähemalt järgmised tingimused (§ 70 lõige 1).

¹⁴⁵ Kopteriväljaku ja kopteriplatsi erinevuse kohta vt selgitust eestpoolt (lk 7).

¹⁴⁶ Järgitakse ka Chicago konventsiooni 14. lisa II kõites (kopteriväljakud) sätestatud nõudeid.

¹⁴⁷ Eesti k „NATO heaks kiidetud kriteeriumid ja standardid lennuväljadele“. Bi-SC – *Both Strategic Commands* (ACT ja ACO) ehk mõlemad strateegilised väejuhatused: ACT – *Allied Command Transformation* (eesti k NATO arenduse väejuhatuse), ACO – *Allied Command Operations* (SHAPE) (eesti k NATO operatsioonide väejuhatuse). Nimetatud direktiiv viitab omakorda mitmele NATO standardile, millele seletuskirjas viidatud ei ole.

¹⁴⁸ Ingl k „Airfield and Heliport/Helipad Clearance Planes“.

¹⁴⁹ Ingl k „Helipad and Heliport Marking and Lighting“.

¹⁵⁰ Ingl k „Use of Helicopters in Land Operations Doctrine“.

¹⁵¹ Olemas on veel kaks standardit: „Helikopteri operatsioonid teistelt laevadelt kui lennukikandjad (HOSTAC) – MPP-02“ (STANAG 1194; ingl k „*Helicopter Operations from Ships Other Than Aircraft Carriers (HOSTAC)*“) ja „Glissaadi indikaatorid helikopterite operatsioonidele NATO laevadelt – MPP-02.3.1“ (STANAG 1236; ingl k *Glide Slope Indicators for Helicopter Operations from NATO Ships*, eestikeelse nimetusena kasutatud ka „helikopteri maandumisabi indikaatorsüsteem“), kuid kuna need käsitlevad muu hulgas laevdekil kopterite maandumist ja õhku tõusmist ehk nõudeid kopteriplatsile laevadekil ning Eestil asjakohased laevad puuduvad, ei ole Kaitseväge neid standardeid kasutusse võtnud. Samas koos teiste NATO liikmesriikide relvajõududega ühiseid operatsioone plaanides on oluline, et ka nende standardite sisu teataks.

Esiteks sobivad liiklusala osade mõõtmed ja omadused, sealhulgas ala kandetugevus ja pinnaomadused, seda kasutavate õhusõidukite jaoks. Liiklusala osad võib jagada ka järgmiselt: lennurada, ruleerimistee, perroon, pidurdusala ja muust sellisest. Liiklusala hulka ei kuulu külgnevad ja kujutletavad osad, nagu takistusteta lennuriba ja takistuste piirangupinnad. Igal osal on oma mõõtmed, mis sõltuvad sellest, kui suuri õhusõidukeid kavandatakse sellel lennuväljal teenindama hakata. Ka liiklusala omadused sõltuvad sellest, kui suuri õhusõidukeid plaanitakse teenindama hakata ja kui palju lende plaanitakse vastu võtta aastas. Mida tihedam on lennuliiklus ning mida suuremad on õhusõidukid, seda vastupidavam peab olema maandumiseks, stardiks, ruleerimiseks ja parkimiseks mõeldud alade pinnakate.

Teiseks peab liiklusalalt olema (sade)vesi ära juhitud nii, et ei teki seisvat vett, mis võib ohustada õhusõiduki käitamist. Seisev vesi muudab pinnakatte veel libedamaks ja tekkida võib vesiliu (ingl k *glide*) oht. Sellest tulenevalt on vaja rajada lennurada, ruleerimisteed ja perrooni pinnad vastavate piki- ja ristikalletega, et vesi saaks ära juhitud.

Samas, kolmandaks ei tohi raja kalle ja kaldemuutused ohustada õhusõiduki käitamist. Kui kalded on liiga suured, võib see märja pinnakatte korral põhjustada libisemise ohtu (ka talvisel ajal).

Neljandaks ei tohi liiklusalal olla takistusi, mis võivad ohustada õhusõiduki käitamist. Takistuseks võivad olla lennuribal, lähenemis- ja tõususektorites ning ülemineku piirangupindadel olevad kõrged objektid, nagu puud, hooned, kõrged postid, lennurajal aga kivid, perroonil ära viimata jäänud pagas, trepid ja muu selline.

Viiendaks, kui lennuväljal on mitu maandumis- ja stardiala, peavad need olema planeeritud selliselt, et nende kasutamisel ei teki õhusõiduki käitamisele ülemäärane oht. Näiteks eeldab see lennuradade sellist planeerimist, et nende kaugus üksteisest on piisav ja võimaldab käitada seda tüüpi õhusõidukeid, nagu on kavandatud, samuti mõjutab see kavandatavat liiklustihedust. See tähendab, et kui lennuväljal on näiteks kaks paralleelset lennurada, kuid need on üksteisele liiga lähedal, siis ei ole võimalik planeerida samal ajal õhusõidukite õhkuõusmist ja maandumist. Seega on näites toodud juhul määrava tähtsusega lennuradade keskelgede vaheline kaugus.¹⁵²

Õhusõidukite ruleerimiseks või parkimiseks mõeldud alade projekteerimisel ja planeerimisel peab arvestama lisaks eespool neljas esimeses punktis kirjeldatud tingimustele ka seda, kuhu paigutatakse õhusõidukite jaoks vajalikud seadmed ja vahendid (§ 70 lõige 2). Märkida tuleb, et ruleerimiseks mõeldud aladel ei kasutata õhusõidukite teenindamiseks vajalikke seadmeid ja vahendeid. Vajalikud seadmed ja vahendid on näiteks tulekustutusvahendid, trepid, platvormtõstuk-laadurid (ingl k *K-Loader*). Eesmärk on tagada lennundusohutus. Kui need seadmed jätta ruleerimiseks või parkimiseks mõeldud alale laiali, võib see põhjustada intsidendi, milles õhusõidukiga sõidetakse sellele otsa ja õhusõiduk võib saada kergelt viga. Peale selle võib ka seade ise muutuda kasutuskõlbmatuks. Seetõttu peabki igal sellisel seadmel või vahendil olema oma kindel koht, kus see ei kujuta parkivatele või ruleerivatele õhusõidukitele ohtu. Näiteks perroonidel on markeeritud õhusõidukite seisuplatsid, mille kasutamise ajal on seadmete, teiste õhusõidukite ja sõidukite¹⁵³ paiknemine seal keelatud. Samuti on üldjuhul planeeritud ja märgistatud eraldi üldalad sõidukitele ja seadmetele.

¹⁵² Selle kohta võib leida täiendavat infot ICAO dokumendist nr 9643 „Simultaneous Operations on Parallel or near-parallel Instrument Runways (SOIR)”.

¹⁵³ Liiklusseaduse tähenduses.

Peale selle, et õhusõidukite jaoks mõeldud vahendid ja seadmed tuleb panna kindlasse kohta nii, et need ei ohustaks ruleerivaid või parkivaid õhusõidukeid, peab lennuvälja liiklusosal tagama ka selle, et volitamata isikud (teised tegevvälased, ajateenijad, külalised) ei satuks liiklusalale õhusõiduki käitamise ajal (§ 70 lõige 3) ega ka siis, kui õhusõidukit liiklusalal parajasti ei ole. Selline meede võib olla näiteks juhendi koostamine, siltide ülespanemine, aia rajamine. Sama kehtib ka sõidukite, mehitamata õhusõidukite ja õhusõidukile ohtu kujutavate loomade kohta. Õhusõidukile kujutavad ohtu suuremad loomad, näiteks jänesed, kitsed, kassid, koerad ja nii edasi, aga ka linnud.

Lennuvälja liiklusala planeerimisel ja rajamisel tuleb lähtuda veel Chicago konventsiooni 14. lisas (I köide) või NATO asjakohastes standardites sätestatud tehnilistest nõuetest (§ 70 lõige 4). NATO standardite näiteks on Bi-SC direktiiv 85-5, kuid vajaduse korral võidakse kasutada ka muid asjakohaseid standardeid. Nõuete aluseks võib olla veel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) juhend (dokument) nr 9157 „Aerodrome Design Manual“¹⁵⁴ (osad 1–6) või muu selline juhend.¹⁵⁵ Planeerimise üldine põhimõte on: üldjuhul võetakse kasutusele kõige rangem nõue. Kui see ei ole mingil põhjusel võimalik, võetakse arvesse õhusõiduki tüüpe, mida kavandatakse konkreetsel lennuväljal teenindama hakata, ja nõuded kohandatakse selle järgi.

Paragrahviga 71 kehtestatakse kaitselennunduse lennuprotseduuride¹⁵⁶ väljatöötamise nõuded, mis käsitlevad muu hulgas ka takistuste kaugust lennuväljast või kopteriväljakust. Lennuväljale või kopteriväljakule maandumisel läheneva või lennuväljalt või kopteriväljakult startiva õhusõiduki kaitsmiseks tuleb kehtestada lennuprotseduurid (§ 71 lõige 1). Väljatöötatud protseduur peab tagama selle, et õhusõiduk on lennuvälja või kopteriväljaku ümbruses olevatest takistustest õigel kaugusel. Kaugus takistustest peab vastama õhusõiduki käitamise liigile, sealhulgas tuleb arvestada õhusõiduki navigatsiooniseadmete võimekusega. See tagab ka lennuohutuse.

LennSi § 57⁴ lõike 1 järgi jagunevad lennuprotseduurid instrumentaalsaabumis-, instrumentaallähenemis- ja instrumentaalväljumisprotseduurideks. Võrreldes tsiviillennundusega on kaitselennunduses oluline osa ka visuaallendudel, mistõttu jagunevad kõnealuse määruse järgi lennuprotseduurid visuaallennu- ja instrumentaallennuprotseduurideks (§ 71 lõige 2). Visuaallennuprotseduurid jagunevad omakorda visuaalsaabumis-, visuaallähenemis-, visuaalväljumis- ja visuaal-lennuväljaringi protseduurideks. Kaitselennunduse instrumentaallennuprotseduurid jagunevad instrumentaalsaabumis-, instrumentaallähenemis- ja instrumentaalväljumisprotseduurideks. Instrumentaallennuprotseduurid peavad sisaldama ka visuaallennu osa ja seda, kui lähenemine katkestatakse (ingl k *missed approach*).

Kõikide nimetatud lennuprotseduuride väljatöötamisel juhindutakse järgmistest dokumentidest (§ 71 lõige 3):

1) ICAO dokumendi nr 8168 „Aeronavigatsiooniteenistuste protseduurid – õhusõidukite lennud“ (PANS-OPS) II köide;

¹⁵⁴ Eesti k „Lennuvälja rajamise juhend“.

¹⁵⁵ Märkusena, et varem on praktikas kasutatud ka lennuvälja ehitiste ehitamiseks USA õhuväe standardit AFMAN 32-1084 „Facility Requirements Standards“ ja UFC 3-260-01 „Airfield and Heliport Planning and Design“ ning ka edaspidi võidakse neid juhendeid kasutada suunistena, kui NATO ja ICAO asjakohased standardid või juhendid või muud dokumendid on ebapiisavad.

¹⁵⁶ Kaitselennunduse instrumentaallennuprotseduurid on tuntud lennunduse valdkonnas ka kui MIPS ehk *military instrument procedures and standards*.

- 2) NATO standard „NATO lisa Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni dokumendi 8168-OPS/611 köide II juurde, instrumentaallähenemis- ja instrumentaalväljumisprotseduuride väljatöötamine – AATCP-1“ (STANAG 3759)¹⁵⁷;
- 3) NATO standard „NATO lennuväljade standardsed lennuliikluse protseduurid – AATMP-06“ (STANAG 3297)¹⁵⁸.

Kui lennuprotseduuri väljatöötamisel ei järgita ühtegi nendest kolmest dokumendist (standardist) või mõnda nõuet neist dokumentidest, tuleb koostada riskianalüüs protseduuri selle osa kohta, mis erineb nendes dokumentides (standardites) kehtestatud nõuetest (§ 71 lõige 4). Eesmärk on tagada jätkuv lennuohutus. Asjakohases STJis kirjeldatakse, kuidas ja kellele esitatakse riskianalüüs läbivaatamiseks, kooskõlastamiseks, heakskiitmiseks või avalikustamiseks. Kuna riskianalüüs on osa – kuid mitte lahutamatu osa – lennuprotseduuride väljatöötamise protsessist, siis seda koos väljatöötatud lennuprotseduuridega üldjuhul ei avalikustata. Riskianalüüs on vajaduse korral kättesaadav intsidentide uurijatele ja teistele asjaomastele isikutele Kaitseväes või muudes valitsusasutustes nende pädevuse piires.

Peale riskianalüüsi on oluline osa kvaliteedisüsteemil, mis peab olema lennuprotseduuride väljatöötamisel ja hiljem täitmise ajal tagatud. Eesmärk on tagada lennuohutus ja see, et väljatöötatud lennuprotseduur vastab kõikidele nõuetele ja lennuprotseduuri järgi lendamine on ohutu.

Enamik väljatöötatud lennuprotseduuridest avalikustatakse Kaitseväe asjakohasel veebilehel¹⁵⁹ (§ 71 lõige 5). Veebilehele ei panda üles neid lennuprotseduure, mis on koostatud riigi sõjalise kaitsmise ja rahvusvahelise sõjalise operatsiooni ajal kasutamiseks. Viimaste näol on tegemist teabega, mille suhtes kohaldatakse RSVS-i.

Lennuprotseduurid töötatakse välja nii Kaitseväes kui ka väljaspool Kaitseväge. Viimase näideteks on teise NATO liikmesriigi relvajõudude väljatöötatud lennuprotseduurid või tsiviillennuprotseduurid, mis on koostatud (nt Lennuliiklusteeninduse ASis) Ämari lennuvälja jaoks. Kui lennuprotseduurid töötatakse välja Kaitseväe kasutuses olevale lennuväljale muus organisatsioonis või asutuses kui Kaitsevägi, tuleb need esitada Kaitseväele kooskõlastamiseks (§ 71 lõige 6). Kaitsevägi (lennuprotseduuride väljatöötaja) oskab kõige paremini hinnata, kas need väljaspool Kaitseväge välja töötatud lennuprotseduurid Kaitseväe valduses oleva lennuvälja jaoks on sobivad. Näiteks kui lennuprotseduurid töötatakse välja Hollandis, ei pruugi lennuprotseduuride väljatöötaja olla käinud Ämari lennuväljal, et teada kõiki asjaolusid, vaid teeb seda lihtsalt kaardi alusel. Veel aitab see vältida olukorda, kus ühe ja sama lennuvälja kohta on tehtud mitu erinevat lennuprotseduuri, kuidas sama tüüpi õhusõiduk lennuväljale läheneb ja maandub (saabub) või õhku tõuseb (väljub).

Nii nagu kõik juhendid ja kirjalikult koostatud protseduurid võivad aeguda ning vajada läbivaatamist ja uuendamist, on vaja ka lennuprotseduure teatud juhtudel läbi vaadata. Neid juhtumeid, millal tuleb nii visuaal- kui ka instrumentaallennuprotseduurid läbi vaadata ja vajaduse korral muuta, on kolm (§ 71 lõige 7):

- 1) kui muutub mõni lennuprotseduuride väljatöötamise aluseks olnud kriteerium (näiteks muutuvad parameetrid nendel õhusõidukitel, mida plaanitakse teenindada sellele lennuväljal);

¹⁵⁷ Ingl k „NATO Supplement to ICAO Doc 8168-OPS/611, Volume II, for the Preparation of Instrument Approach and Departure Procedures“.

¹⁵⁸ Ingl k „NATO Standard Aerodrome and Heliport ATS Procedures“.

¹⁵⁹ Selline veebileht oli seletuskirja koostamise ajal <http://www.mil.ee/et/kaitsevagi/ohuvagi/Kaitselelenduse-valjaanded>.

- 2) kui lennuvälja lähiümbrusesse ehitatakse või rajatakse takistus (kõrghoone, mast vms), mis võib takistada seniste protseduuride kasutamist;
- 3) kui möödas on viis aastat protseduuride väljatöötamisest või viimasest läbivaatamisest.

Paragrahviga 72 kehtestatakse üldnõuded (alused) lennuvälja ja kopteriväljaku navigatsiooni- ja seireseadmete ohutuks käitamiseks. Eesmärk on tagada lennuohutus. Pidevalt tuleb jälgida, et lennuvälja või kopteriväljaku ohutusega seotud varustus toimib nõuetekohaselt (§ 72 lõige 1). Samas tuleb tagada, et rikke korral ei põhjustata sellega lennundusohutuse mõttes lubamatut riski. Selleks tuleb kohaldada asjakohaseid kaitsemeetmeid. Kaitsemeede võib olla mis tahes meede, näiteks takistusvaba ala (ingl k *clearance area*) rajamine või navigeerimise abistamise seadmete kontrollimine.

Kui Kaitseväge plaanib rajada uue lennuvälja või kopteriväljaku või uuendada või välja vahetada olemasoleval lennuväljal ohutusega seotud varustust, peab ta uute seadmete või vahendite hankimisel jälgima, et need seadmed või vahendid ja nende elektritoitesüsteem on projekteeritud nii, et nende rikke korral ei edastata kasutajale asjakohatut, eksitavat või puudulikku teavet ega katke olulised teenused (§ 72 lõige 2).

Peale selle ei tohi lennuväljal või kopteriväljakul kiirgusallikad või liikuvad või püsivalt paigaldatud esemed häirida ega halvendada lennunduse side-, navigatsiooni- ega seiresüsteemide toimimist (§ 72 lõige 3).

Paragrahvis 73 käsitletakse nõudeid lennuvälja ja kopteriväljaku ohutuks käitamiseks, et tagada lennundusohutus. Selleks tuleb lennuvälja või kopteriväljaku käitamisel tagada õhusõiduki ohutu käitamine lennuväljal või kopteriväljakul (§ 73 lõige 1). See tähendab omakorda, et tuleb kohaldada eri meetmeid. Minimaalselt tuleb teha järgmist.

Esiteks tuleb rakendada ohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi. Näiteks teavitatakse NATOt õhuturbega seotud intsidentidest või muudest vahejuhtumistest ja Lennuametit teavitatakse juhtumitest, mis on seotud aeronavigatsiooniteenuse osutamisega. Kaitsevæsisel on kasutusele võetud lennundusega seotud juhtumitest teatamise kord.

Teiseks tuleb vajaduse korral tähistada lennuvälja või kopteriväljaku ümbruses olevad takistused ja varustada need hoiatustuledega, mis kiirgavad muu hulgas ka infrapunavalgust. Viimast on vaja selleks, et takistuste tuled oleksid lendamise ajal näha ka öövaatlusseadmetega. Tsiviillennunduses sobivad takistuste puhul kasutamiseks ka LED-hoiatustuled, kuid need ei kiirga infrapunavalgust, mistõttu kaitselennunduses ei ole need lennundusohutuse tagamiseks piisavad.

Kolmandaks peab koostama lennuvälja või kopteriväljaku hädaolukordade lahendamise plaani. Plaan peab sisaldama ka nn *crash map*'i ehk hädaolukorral kogunemise kaarti, kui on toimunud või esineb oht, et võib toimuda lennuõnnetus.

Neljandaks tuleb tagada lennuliiklusala ja muu asjakohase ala piisav hooldus ning asjakohaste käitamisprotseduuride olemasolu. „Piisav“ tähendab siinkohal nii palju, kui on vaja selleks, et ohutus oleks tagatud. Kuna hooldus ei tähenda üksnes lennuliiklusala hooldamist, vaid ka muude alade kui lennuliiklusala hooldamist ja palju muid tegevusi, ei ole võimalik määrusega kehtestada ühtset kvaliteedinõuet kõigile tegevustele muul viisil kui see, et asjaomane tegevus

peab olema ohutuse tagamiseks piisav. Mõiste „piisav“ määratlemiseks võib näiteks kasutada ICAO juhendit „Airport Service Manual. Part 9. Airport Maintenance Practices“.¹⁶⁰

Viiendaks tuleb tagada kvaliteedi- ja ohutusjuhtimissüsteemi olemasolu. Kaitsevæes on see süsteem praegu kasutusel. Näiteks rakendatakse NATO standardit „Valitsuste kvaliteedikontrolli ja kvaliteedigarantiikasutamise ühise kokkuleppe publikatsioon“ (STANAG 4107)¹⁶¹, täidetakse Vabariigi Valitsuse 25. mai 2017. a määruse nr 88 „Teenuste korraldamise ja teabehalduse alused“ nõudeid, koostatud on asjakohased eeskirjad, juhendid ja muud sarnased dokumendid.

Peale selle peavad lennuväljal ja kopteriväljakul olema tagatud sellel kasutatavatele õhusõidukitele vastav pääste- ja tuletõrjeteenus, mis suudab reageerida intsidendi või õnnetuse korral vajaliku kiirusega, ning intsidendi või õnnetuse iseloomu arvestav isikkoosseis, varustus ja kustutusvahendid (§ 73 lõige 2). Juhul, kui pääste- ja tuletõrjeteenus ja muu sellega kaasnev ei ole tagatud, võivad ohtu sattuda lennuväljal või kopteriväljakul töötavad isikud, ülemäära saastuda keskkond ja seiskuda lennuvälja või kopteriväljaku töö pikemaks ajaks, samuti võib intsidendi või õnnetuse tõttu lähiümbruses olla häiritud õhuruumis liikumine. Siinkohal on aluseks NATO standard „Lennuvälja tuletõrje- ja päästeteenistuse identifitseerimise kategooriad“ (STANAG 3712)¹⁶². Samuti saab vajaduse korral lähtuda ICAO juhendist „Airport Service Manual. Part 1. Rescue and Fire Fighting“¹⁶³.

Paragrahvis 74 sätestatakse lennuvälja ja kopteriväljaku hooldamise nõuded. Lennuvälja ja kopteriväljaku rajatiste nõuetekohaseks säilimiseks tuleb neid piisavalt hooldada ning hoolduse käigus tuleb muu hulgas kontrollida kogu liiklusala pinda, sealhulgas kattematerjale, piirnevaid alasid ja sademevee äravoolu, ning hinnata regulaarselt nende olukorda (§ 74 lõiked 1 ja 2). Lennuohutuse tagamiseks peab olema koostatud lennuvälja või kopteriväljaku rajatiste hooldusjuhend. Hooldusjuhend on dokument, milles määratakse muu hulgas kindlaks, millal loetakse liiklusala ja muud rajatised piisavalt hooldatuks, samuti võidakse selles ette näha, kui sageli tuleb asjaomast hindamist teha (kas näiteks korra nädalas või 1–2 korda päevas).

Selleks et lennuvälja või kopteriväljaku rajatised ja seadmed oleksid korras ja töötaksid tõrgeteta, tuleb teha järgmisi tegevusi (§ 74 lõige 3).

Esiteks tuleb puhastada kogu liiklusala pinda, et vältida või kõrvaldada lahtisi ja muid esemeid, mis võiksid kahjustada õhusõidukeid või nende süsteemide käitamist. Näiteks võivad liiklusalal olevad lahtised kivid või õhusõiduki või muu sõiduvahendi või haagise küljest kukkunud tükid põhjustada tõsise intsidendi või selle tekkimise ohu. Selleks hooldatakse korraliselt liiklusala, sealhulgas koristatakse õigel ajal lund, hooldatakse murukattega pindasid, parandatakse õigel ajal pinnakatet ja vuuke, koristatakse liiva, tolmu ja kivikesi ning seadmetelt ja masinatelt kukkunud tükikesi, samuti hooldatakse korraliselt tehnilisi seadmeid, mis toetavad lennutegevust.

Teiseks tuleb vähendada liiklusalal ohtlike kahjustuste tekkimise võimalust. Selleks sobivad kõik asjakohased meetmed, näiteks järgitakse liiklusalal kehtestatud protseduure ja peetakse

¹⁶⁰ Eesti k „Lennujaama teenindamise juhend. Osa 9. Lennujaama hooldamise praktika“.

¹⁶¹ Ingl k „Mutual Acceptance of Government Quality Assurance and Usage of the Allied Quality Assurance Publication (AQAP)“.

¹⁶² Ingl k „Airfield Rescue and Fire-Fighting Services Identification Categories“.

¹⁶³ Eesti k „Lennujaama teenindamise juhend. Osa 1. Pääste- ja tulekustutustööd“.

kinni üldistest ohutusnõuetest. Samuti ei tohi kütus ja muud ohtlikud vedelikud puutuda pinnasega kokku, sest see murendab pinnast, asfalti ja betoonivooke.

Kolmandaks tuleb parandada raja või selle osa hõõrdumist, kui hõõrdetegur on alla hõõrdetaseme miinimumi. Selleks tuleb korraliselt mõõta raja või selle osa pinnakatte haardetegurit, et avastada õigel ajal haardeteguri vähenemine, mis võib põhjustada intsidendi või selle ohu.

Neljandaks tuleb vajaduse korral teha muid asjakohaseid tegevusi. Näiteks jagada korraliselt teavet, paigaldada õiged (st metallist ja suletava kaanega) prügikastid lennuvälja, eriti liiklusala lähedusse, käia korraliselt lennuvälja töötajate abil inimahelikku moodustades läbi terve liiklusala ja selle lähipiirkond eesmärgiga koguda prahti, mis on jäänud tavaprotseduuride ajal märkamata (nn *FOD¹⁶⁴ walk*).

Paragrahviga 75 kehtestatakse kohustus koostada lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamat. Igal lennuväljal ja kopteriväljakul peab olema käsiraamat (§ 75 lõige 1), mida tuleb vajaduse korral ajakohastada (§ 75 lõige 3). Vajadus võib tekkida näiteks lennuväljal uue lennuraja kasutuselevõtul või lennuterminali korra muutmisel. Põhjused, miks on vaja käsiraamatut uuendada, võib kehtestada Kaitseväe juhataja või tema volitatud isik kaitseväesisesel asjakohasel dokumendiga.

Käsiraamatut ei pea koostama ajutisele lennuväljale. Ajutine kopteriväljak on oma olemuselt kopteriplats, kuid ka ajutisele kopteriplatsile ei pea koostama käsiraamatut ega muud dokumenti.

Kui kopteriväljaku puhul peab koostama käsiraamatu, siis kopteriplatsi kohta tuleb esitada väiksemas mahus teave ja see on vähemalt järgmine: kopteriplatsi asukoha koordinaadid, lähimad takistused ning lisatud ka maa-ala kaart (§ 69 lõige 5). Teabeleht peab asuma struktuuriüksuses, mille territooriumil kopteriplats asub, ja õhuväes. Teabelehe asukoht struktuuriüksuses on oluline, sest struktuuriüksuse korrapidaja peab oskama öelda kopteriplatsi asukoha andmed, kui talle helistatakse sooviga tulla kopteriga sellesse struktuuriüksusesse.

Käsiraamatu koostamisel tuleb lähtuda vähemalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 8. juuni 2005. a määruses nr 66 „Lennuvälja ja kopteriväljaku sertifitseerimise kord ning nõuded lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu sisule ja koostamisele“¹⁶⁵ käsiraamatu sisule kehtestatud nõuetest (§ 75 lõige 1). See tähendab, et kõiki määruses sätestatud nõudeid täpselt järgima ei pea. Näiteks võib muuta peatükkide järjekorda või lisada uue peatüki, kui tsiviillennunduses sellist tegevust või rajatist ei ole, kuid käsiraamat peab olema võrreldav tsiviillennuvälja või -kopteriväljaku käsiraamatuga ja kõigile pooltele vajalik teave peab olema kergesti leitav.

Lennuvälja ja kopteriväljaku käsiraamatu eksemplar või selle osa peab asuma (§ 75 lõige 2):

- 1) lennuväljal või kopteriväljakul;
- 2) Kaitseväes lennuväljade ja kopteriväljakute eest vastutavas üksuses (st õhuväes);
- 3) Lennuametis (kui Eestis tsiviillennunduse riiklikku juhtimist teostavas asutuses);
- 4) Kaitseministeeriumis (kui Kaitseväe üle järelevalvet tegevas asutuses).

¹⁶⁴ FOD – *Foreign Object Debris*.

¹⁶⁵ Alus: LennSi § 35¹ lõige 2.

Kahele viimati nimetatud asutusele edastatakse käsiraamat teadmiseks. Käsiraamatut ei pea Lennuamet ega Kaitseministeerium heaks kiitma.

8. peatükk. Nõuded kaitselendusega tegelevatele isikutele

Kaitselendusega tegelev isik on isik, kelle igapäevased teenistusülesanded on seotud teenistusega:

- 1) õhusõiduki pardal või opereerimisel (nt piloot, meeskonnaliige);
- 2) õhusõiduki hooldamisega;
- 3) lennuliikluse juhtimisega;
- 4) õhuoperatsioonide taktikalise kontrolliga;
- 5) lennuliiklussüsteemide hooldamisega.

Kaitselendusega seotud isikuteks loetakse kõik isikud, kes täidavad lähtuvalt oma ametijuhendist kaitselenduse alaseid ülesandeid. Need isikud võivad olla Kaitseväes tööl kas tegevväljasena seaduse alusel või töölepingu seaduse alusel töötajana. Selles peatükis kehtestatakse kvalifikatsiooninõuded nendele kaitselendusega tegelevatele isikutele või kaitselendusega seotud isikutele, kes on Kaitseväes kaitselenduse korrektseks toimimiseks olulisimad. Need isikud on järgmised: lendundustehniline töötaja ehk tehnik, lennuliikluse insener-tehniline töötaja, piloot, meeskonnaliige (näiteks operaator-vaatleja, pardainsener, navigaator, hüppemeister), kaugpiloot, lennujuht, lennuprotseduuride väljatöötaja, sihitaja, õhutulejuht ja õhk-maa laskevälja juhtimisohvitser. Mitmed neist ameti- või töökohtadest on omased ainult kaitselendusele, mis tähendab, et tsiviillenduses neid ei ole.

Paragrahvi 76 kehtestatakse nõuded lendundustehnilisele töötajale (tehnik), kes hooldab õhusõidukeid. Lendundustehnilise töötaja teadmised ja oskused peavad vastama Euroopa Kaitseagentuuri kehtestatud dokumendile „Sõjalise otstarbega õhusõiduki hoolduse loastamine“ (EMAR 66)¹⁶⁶ või komisjoni määruse 1321/2014 lisa III sätestatud nõuetele. Näiteks EMAR 66 punkti 66.A.30 järgi jagatakse lendundustehnilise töötaja kvalifikatsioon mitmesse kategooriasse, nähes ette baastadmiste ja oskuste nõuded ning sertifikaadi uuendamise või uue taseme sertifikaadi taotlemise sageduse.

Kaitseväes on võetud kasutusele EMAR 66, kuid kuna kõik Kaitseväe kasutuses olevad mehitatud või mehitamata õhusõidukid ei ole algselt sõjaliseks otstarbeks valmistatud, vaid on selleks hiljem kohandatud või kasutataksegi neid nii, nagu need on valmistatud, siis aktsepteeritakse ka tsiviillenduses kehtestatud nõuetele vastavaid teadmisi ja oskusi. Seetõttu võivad tehniku teadmised ja oskused vastata kas EMAR 66 nõuetele või komisjoni määruse 1321/2014 lisa III nõuetele.

Peale selle võib Kaitsevägi lendundustehnilise töötaja oskusi ja teadmisi tunnustada juhul, kui vastav koolitus on läbitud NATO liikmesriigi või riigi, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd, poolt akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses, samuti väljaspool Euroopa Liitu tsiviillendusalast haridust andvas õppeasutuses (§ 88 lõige 1). Tingimuseks on aga, et koolituse õppekava läbimisel saadud teadmised ja oskused on samaväärsed EMARis 66 või komisjoni määruse 1321/2014 lisa III sätestatud nõuetega.

¹⁶⁶ Ingl k „Military Aircraft Maintenance Licensing“.

Tunnustamist teeb kuni Eestis kaitselendunduse ameti sarnase üksuse loomiseni Kaitseväes Kaitseväe juhataja või tema volitatud isik.¹⁶⁷ Kaitselendunduse amet (ingl k *Military Aviation Authority*, MAA) kui riigis kaitselendunduse eest vastutava institutsiooni ülesanded on üsna sarnased nendega, mis on kehtivad Lennuametile tsiviillendunduses.¹⁶⁸ Kaitselendunduse ameti funktsioonid on eri riikides erinevalt jagatud – mõnes riigis on see iseseisev valitsusasutus või osa sellest¹⁶⁹, teises üks relvajõudude struktuuriüksus või struktuuriüksuse allüksus¹⁷⁰.

Paragrahviga 77 kehtestatakse nõuded lennuliikluse insener-tehnilisele töötajale. Komisjoni rakendusmääruse nr 2017/373 (millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühishõuded)¹⁷¹ I lisa punkti 20 kohaselt on lennuliikluse insener-tehniline personal (ATSEP¹⁷²) töötajad, kes on volitatud ja pädevad töötama funktsionaalse süsteemi seadmetega, neid hooldama, kasutuselt kõrvaldama ja uuesti kasutusele võtma. Seega on „lennuliikluse insener-tehniline töötaja“ üldtermin töötajatele, kes tegelevad lennuliikluse teenindamise või selle toetamisega. Lennuliikluse insener-tehnilise töötaja ülesandeks võib olla NATO standardi STANAG 7204 järgi järgmiste teenuste toetamine või osutamine: lennuliiklusteenuse osutamine (ATS¹⁷³), side-, navigatsiooni- ja seireteenuse osutamine (CNS¹⁷⁴), meteoroloogiateenuse osutamine¹⁷⁵, aeronavigatsiooniteabe osutamine (AIS¹⁷⁶), õhuruumi korraldusteenuse osutamine (ASM¹⁷⁷) ja lennuliiklusvoogude juhtimisteenuse osutamine (ATFM¹⁷⁸). Sama ülesannet võib täita mitu töötajat või on ühel töötajal mitu ülesannet. Lennuliikluse insener-tehniliste töötajate hulka loetakse näiteks lennujuhtimissüsteemide insenerid, riist- ja tarkvara tehnikud, võrguadministraatorid, süsteemiadministraatorid, side- ja IT tehnikud, radaritehnikud, sideseadmete remondiinsenerid, sidevahendite spetsialistid, kuid ei loeta elektrikäidujuhti ega elektrikuid.

Lennuliikluse insener-tehnilise töötaja teadmised ja oskused peavad vastama nõuetele, mis on kehtestatud:

1) NATO standardis „NATO miinimumnõuded lennuliikluse teenindamise personalile NATO juhitud operatsioonidel – AATMP-46“ (STANAG 7204)¹⁷⁹ ja

¹⁶⁷ Märkusena, et Kaitsevägi ei saa enne kaitselendunduse ametit asutada, kui seda õigust ei ole talle LennSiga antud.

¹⁶⁸ Tavaliselt on kaitselendunduse ametis kolm üksust: 1) lennupersonali sertifitseerimisega seotud ülesanded, 2) lennukõlblikkusega seotud ülesanded, 3) muud ülesanded, sealhulgas intsidentide uurimine.

¹⁶⁹ Näiteks Ühendkuningriigis on kaitselendunduse amet osa Kaitseohutuse Ametist (Defence Safety Authority), eraldi asutusena on need olemas ka Itaalias, Põhja-Makedoonias, Türgis, Tšehhis ja Hollandis.

¹⁷⁰ Näiteks Šveitsis ja Rootsis asub kaitselendunduse amet relvajõudude peastaabis (ingl k *joint head quarter*), Soomes, Prantsusmaal ja Portugalis õhuväe (pea)staabis, Saksamaal ja Leedus eraldiseisva struktuuriüksusena õhuväes.

¹⁷¹ Euroopa Komisjoni rakendusmääruses (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühishõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 08.03.2017, lk 1–126).

¹⁷² Ingl k *air traffic safety electronics personnel* (ATSEP).

¹⁷³ Ingl k *air traffic services* (ATS).

¹⁷⁴ Ingl k *communication, navigation and surveillance services* (CNS).

¹⁷⁵ Ingl k *aeronautical meteorological services* (MET services).

¹⁷⁶ Ingl k *aeronautical information services* (AIS).

¹⁷⁷ Ingl k *airspace management* (ASM).

¹⁷⁸ Ingl k *air traffic flow management* (ATFM).

¹⁷⁹ Ingl k „NATO Minimum Requirements for Personnel Providing Air Traffic Management (ATM) and Air Navigation Services (ANS) in NATO-led Operations“.

2) komisjoni rakendusmääruses 2017/373.

Nimetatud NATO standardi kehtestamise üks eesmärk on, et kõikide NATO liikmesriikide kaitselennunduse lennuliikluse insener-tehniliste töötajate teadmised ja oskused oleksid kooskõlas ICAO ja ELi vastavate nõuetega, siis on kohane kehtestada lennuliikluse insener-tehnilisele töötajale ka nõue, et tema teadmised ja oskused peavad vastama nii nimetatud NATO standardi kui ka ELi asjakohase määruse nõuetele.

Kuna komisjoni rakendusmäärus 2017/373 jõustub täielikult 2. jaanuaril 2020, siis kehtestatakse ka selle määrusega üleminekuajaks ja nähakse ette, et komisjoni rakendusmääruse 2017/373 nõudeid kohaldatakse alates 2. jaanuarist 2020 (§ 98 lõige 2).

Paragrahviga 78 kehtestatakse nõuded piloodile. Piloodi teadmiste ja oskuste taset käsitletakse kahes jaos: 1) piloodikoolituse ja 2) õhusõiduki tüübipädevuse koolituse läbimine. Koolitused saavad olla läbitud ainult nimetatud järjekorras, sest üldjuhul ei saa tüübipädevuse koolitust enne läbida, kui piloodil ei ole lendamisest teadmisi ega lennukogemust. Tüübipädevuse koolitus on sisuliselt täiendõpe, mille vältel piloot õpib käitama konkreetset tüüpi (mehitatud) õhusõidukit. Näiteks Robinson-tüüpi kopteri käitamiseks, kui isikul on kopteri ametpiloodiluba. Sellest tulenevalt kehtestataksegi, et piloot tohib piloodina töötada ja õhusõidukiga lennata juhul, kui tal on olemas kehtiv lennuluba ja läbitud seda tüüpi õhusõiduki, millega ta lendama hakkab, tüübipädevuse koolitus (§ 78 lõige 2).

Piloodil peab olema täidetud vähemalt üks järgmistest nõuetest, mis on seotud tema teadmistega lendamisest ja lendamiskogemusega (§ 78 lõige 1):

- 1) vähemalt LennSi § 24 lõike 2 alusel kehtestatud määruse kohane ametpiloodiluba, mis vastab õhusõiduki liigile, millega piloot lendab (st kas kopter või lennuk);
- 2) läbitud sõjalist haridust andvas õppeasutuses sõjalise lennunduse piloodi kutse akrediteeritud õppekava, mis on samaväärne vähemalt ametpiloodi õppega;
- 3) komisjoni määruses nr 1178/2011 (millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused)¹⁸⁰ piloodile kehtestatud nõuded, mis on samaväärsed punktis 1 nimetatud nõuetega.

Tsiviillennunduses kehtivad pilootide teadmiste ja oskuste alates 8. aprillist 2012 komisjoni määruse 1178/2011 alusel kehtestatud nõuded. Kehtestatud on ka mitmed üleminekuajad, sealhulgas jäid kehtima enne nimetatud komisjoni määruse jõustumist väljastatud pilootide lennuload. Sellest tulenevalt on vaja viidata piloodi teadmiste ja oskuste nõuete alusena ka enne komisjoni määruse 1178/2011 kehtinud nõuetele, sest Kaitseväes võib töötada või tööle kandideerida isik, kellele on ametpiloodiluba väljastatud enne 8. aprilli 2012.

Enne 8. aprilli 2012 kehtinud nõuded on kehtestatud teede- ja sideministri 21. veebruari 2001. aasta määrusega nr 125 „Lennundusspetsialistide vanusele ja kvalifikatsioonile, nende koolitusele ja eksamineerimisele esitatavad nõuded ning lennundusspetsialistidele lennunduslubade väljaandmise ja välisriikides väljaantud lennunduslubade tunnustamise eeskiri“, täpsemalt 5. peatükis (lennukid) ja 6. peatükis (kopterid).

Ametpiloodi teadmised ja oskused on esimene aste tsiviillennunduse pilootide teadmistest ja oskustest, mis rahuldab Kaitseväe vajadusi. Kaaluti ka lihtsalt piloodi lennuloa olemasolu sätte

¹⁸⁰ Euroopa Komisjoni määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1–193).

kehtestamist, kuid see tähendab, et sellisel juhul võiks isikul olla ka erapiloodiluba. Erapiloodiloo taotleja on tavaliselt on isik, kes lendab isikliku lennuki või kopteriga ning see õhusõiduk on pigem väike ja lihtsa juhtimissüsteemiga kokpitis, samuti ei ole nõutav sama lennutundide arv lennukogemusena, nagu seda on Kaitseväe jaoks vaja.¹⁸¹ Peale ametpiloodiloo võib isikul olla ka lennuki või kopteri liinipiloodiluba (olenedes, millist liiki õhusõidukiga ta Kaitseväes lendama asuks), mille saamisel on isikul veelgi suurem lennukogemus ja tõenäoliselt suuremad teadmised lennundusest ja lendamisest.¹⁸² Sellest tulenevalt sätestataksegi määrusega, et Kaitseväes piloodina töötaval või töötada soovival piloodil peab olema vähemalt ametpiloodiluba.

Kaitse lennundus tähendab ka seda, et Kaitseväes võib töötada või soovida tööle asuda isik, kes on saanud hariduse sõjalist haridust andvas õppeasutuses sõjalise lennunduse valdkonnas ja õppinud lennuki või kopteri piloodiks, näiteks õppinud Soome Kaitseakadeemias¹⁸³ kopteri piloodiks. Sellise taustaga piloodi plussiks on see, et ta ei pea kohe pärast tööle asumist osalema Eestis eri kursustel, et saada sõjaline haridus, sest see on tal juba olemas. Vaja on ainult tutvuda Kaitseväe toimimise ja muu taolisega, mis on omane ainult Kaitseväele.

Ainsad tingimused on, et sõjalise lennunduse eriala peab olema akrediteeritud ja see peab olema vähemalt samaväärne tsiviillennunduse ametpiloodi õppega. Seda, kas need kaks tingimust on täidetud või mitte, hindab üldjuhul Kaitseväge (§ 88 lõige 3). Hindamine on tunnustamise üks osa ja tunnustamist teeb kuni Eestis kaitse lennunduse ameti sarnase üksuse loomiseni Kaitseväes Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik. Tunnustamise tingimuseks on veel, et see sõjalist haridust andev õppeasutus asub NATO liikmesriigis¹⁸⁴ või riigis, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd (nt Soome, Rootsi).

Kui piloot on aga saanud piloodi kutse välisriigis asuvas tsiviillennunduse haridust andvas õppeasutuses, tunnustab piloodi teadmisi ja oskusi Lennuamet LennSis sätestatu kohaselt (§ 88 lõige 2). Lennuametil on parim teadmiste ja kogemuste pagas, kuidas tunnustamist läbi viia, ning Lennuamet on LennSi § 7¹ lõikega 1 määratud Eestis selleks valitsusasutuseks tsiviillennunduse valdkonnas, kellele on antud pädevus kontrollida nõuetele vastavust ja tunnustada välisriigis saadud teadmisi ja oskusi.

Tüübikoolituse pädevust hindab ja tunnustab kas Lennuamet või Kaitseväge, olenevalt sellest, kus see on läbitud – kas tsiviillennunduse haridust andvas õppeasutuses, eraõiguslikus äriühingus, mis tegeleb lennundusega, või sõjalist haridust andvas õppeasutuses (kahel esimesel juhul Lennuamet, viimase korral Kaitseväge).

Kuna Kaitseväge peab välja töötama tunnustamise süsteemi (sealhulgas koostama kõik vajalikud dokumendid) ja tegema ettevalmistusi kaitse lennunduse ameti ülesandeid täitva üksuse loomiseks, siis on mõistlik näha pilootide suhtes kohaldatavate teadmiste ja oskustega seotud nõuete rakendamiseks ette üleminekuajaks. Üleminekuajaks tuleks ette näha ka pilootide puhul, kelle teadmised või oskused ei vasta täielikult eelnõuga sätestatud nõuetele ning kes saaksid puuduolevad teadmised omandada. Selleks üleminekuajaks on üks aasta alates Kaitseväge lennundusmäärustiku jõustumisest (§ 98 lõige 3).

¹⁸¹ Erapiloodiloo saamiseks on vaja lennata umbes 40 lennutundi, kuid ametpiloodiloo saamiseks vähemalt 120 lennutundi.

¹⁸² Liinipiloodiloo omanikul on õigus kasutada samas õhusõidukiliigis (nt lennuki) kõiki kergõhusõiduki piloodiloo, erapiloodiloo ja ametpiloodiloo õigusi ning tegutseda õhusõiduki kaptenina ärilises lennutranspordis.

¹⁸³ Soome k *Maanpuolustuskorkeakoulu*, ingl k *Military Academy*.

¹⁸⁴ NATO liikmesriikide loetelu on leitav aadressil: https://www.nato.int/cps/en/natohq/nato_countries.htm.

Paragrahviga 79 kehtestatakse lisaoskuste loetelu piloodile, kes töötab muul ametikohal kui piloot (näiteks lennuõpetajana), kuid kelle üks ülesannetest eeldab lendamist. Samuti peab iga piloot, kes soovib kontrollpiloodi ülesannet täita, läbima täiendkoolituse ning tema teadmised ja oskused peavad vastama kehtestatud nõuetele.¹⁸⁵

Põhimõtteliselt on nõuded lennuõpetajale ja kontrollpiloodile samad, mis kehtestatakse piloodile. Kuid nad peavad lisaks tavapärasele piloodikutse koolitusele läbima ka lisakoolituse lennuõpetaja¹⁸⁶ (lennuinstruktori) või kontrollpiloodina töötamiseks. Peale lennukogemuse on oluline, et asjaomane isik oskab õpetada teisi lendama või neid juhendada (instruktorina). Samuti peavad lennuõpetaja ja kontrollpiloot olema läbinud tüübipädevuse koolituse (**§ 79 lõiked 1 ja 2**).

Kui piloot soovib saada instrumentaallennupädevust, peab ta selleks täitma teede- ja sideministri 21. veebruari 2001. aasta määruse nr 125 „Lennundusspetsialistide vanusele ja kvalifikatsioonile, nende koolitusele ja eksamineerimisele esitatavad nõuded ning lennundusspetsialistidele lennunduslubade väljaandmise ja välisriikides väljaantud lennunduslubade tunnustamise eeskiri“ 19. peatükis sätestatud nõuded (**§ 79 lõige 3**). Näiteks selleks, et seda pädevust taotlelda, peab taotlejal olema kehtiv öölendude, sealhulgas öövaatlusseadmetega lendamise pädevusega era-, amet- või liinipiloodiluba.

Paragrahvis 80 sätestatakse nõuded mehitatud õhusõiduki muule meeskonnaliikmele kui piloot. Muu meeskonnaliige võib olla näiteks operaator-vaatleja, pardainsener, navigaator, hüppemeister, aga ka piloot-vaatleja, lennuõpilane ja meeskonnavanem ning teatud juhtudel ka kaubasaatja.

Kuna meeskonnaliikmete ülesanded on väga erinevad, siis ei ole mõttekas määrusega kehtestada iga meeskonnaliikme teadmiste ja oskuste üksikasjalikud nõuded, vaid kehtestada need üldiselt. Sellest tulenevalt sätestataksegi määrusega, et meeskonnaliikmel peab olema läbitud asjakohane koolitus (**§ 80 lõige 1**). Näiteks operaator-vaatleja peab olema läbinud operaator-vaatlejale mõeldud koolituse. Peale selle peab tal olema kehtiv raadioside luba (st eeldatakse, et meeskonnaliige oskab sidepidamiseks raadiot kasutada). Veel, näiteks piloodilt ja lennuõpilaselt eeldatakse teatud tasemel inglise keele oskust. Täpsemad nõuded meeskonnaliikmetele kehtestab Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik (**§ 80 lõige 2**).

Paragrahviga 81 sätestatakse nõuded kaugpiloodile. Kuna kogu mehitamata õhusõidukite valdkond on uus valdkond lennunduses, siis sellest tulenevalt ei ole senini tsiviillennunduses kaugpilootidele nõudeid kehtestatud, teiste riikide kaitselennunduses sellega kas alles tegeletakse veel või on üsna hiljuti nõuded kehtestatud. Euroopa Komisjoni rakendusmäärus¹⁸⁷, mis jõustub 1. juulil 2020, reguleerib ELi-siseselt kaugpilootide teadmiste ja oskuste tasemeid. Eelnõu koostamise ajal lähtuti kaugpilootidele nõuete kehtestamisel peamiselt NATO nõuetest, kuid arvesse võeti ka ELi tulevase nõudeid. Ülevaate kaugpiloodi teadmiste ja oskustega seotud nõuetest ja seostest mehitamata õhusõiduki kategooriaga annab **seletuskirja lisa**.

¹⁸⁵ Täpsemad nõuded võib kehtestada Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik.

¹⁸⁶ Lennoõpetaja tegeleb (lennu)õpilase väljaõppega, kontrollpiloot kontrollib (lennu)õpilast pärast väljaõppe lõppu.

¹⁸⁷ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta (ELT L 152, 11.06.2019, lk 45–71).

Kaugpiloodi teadmiste ja oskuste nõuded on jagatud mehitamata õhusõidukite kategooriate järgi, üldine raamistik seatakse **§ 81 lõikega 1**. Kaugpiloodi teadmised ja oskused peavad vastama NATO standardis „Juhised mehitamata õhusõidukite operaatorite väljaõppeks – ATP-3.3.8.1“ (STANAG 4670)¹⁸⁸ sätestatud nõuetele. Muu hulgas tuleb arvesse võtta mehitamata õhusõiduki tüüpi, millega kaugpiloot lendab. Näiteks seda, kas tegemist on lennuk-tüüpi mehitamata õhusõidukiga või propelleritega õhusõidukiga, mis tõuseb vertikaalselt õhku, või seda, mis kategooriasse mehitamata õhusõiduk kuulub. See tähendab, et koolituse mahu ja raskustaseme erinevus tuleb sellest, mis tüüpi ja kategooriasse kuuluva mehitamata õhusõidukiga kaugpiloot lendab.

I kategooria mehitamata õhusõiduki käitamiseks peab kaugpiloot olema läbinud vähemalt ühepäevase koolituse, milles on arvesse võetud STANAGis 4670 sätestatud I kvalifikatsioonitasemele sätestatud nõudeid, mis on I kategooria mehitamata õhusõiduki tehniliste piirangute puhul piisavad (**§ 81 lõige 2**). Need tehnilised piirangud on järgmised:

- 1) mehitamata õhusõiduki maksimaalne õhkutõusmise mass on kuni 25 kilogrammi;
- 2) mehitamata õhusõidukiga lennatakse kuni 500 jala (152 meetri) kõrguseni maa- või veekogupinnast või kuni 164 jala (50 meetri) kõrguseni fikseeritud takistusest;
- 3) mehitamata õhusõidukiga lennatakse nii, et mehitamata õhusõiduk on pidevalt kaugpiloodile silmaga nähtav, sealjuures võib kaugpiloot kasutada abilist silmside säilitamiseks mehitamata õhusõidukiga;
- 4) mehitamata õhusõidukil on madal käitamise riskitase.

Sarnane nõue on ette nähtud ka koolituse planeerimise puhul. Kui üldiselt tuleb mehitamata õhusõiduki kaugpiloodi koolituse planeerimisel arvesse võtta STANAGis 4670 sätestatud nõudeid, siis I kategooria mehitamata õhusõiduki käitamiseks ettenähtud koolitusel võib nimetatud standardi I kvalifikatsioonitaseme nõuetest välja jätta õppekava koostamisel need nõuded, mida I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul kaugpiloot oma ülesannete täitmiseks ei vaja, arvestades asjaomasele õhusõidukile sätestatud tehnilisi piiranguid (**§ 89 lõige 1**).

See ühepäevane koolitus võib olla näiteks selline, nagu seda pakuvad praegu mõned mehitamata õhusõidukite müüjad (näiteks droon.ee¹⁸⁹), või Lennuakadeemia täiendkoolitus¹⁹⁰. Nagu eespool kirjeldatud, on I kategooria mehitamata õhusõidukil tehnilised piirangud ja arvestades nende võimalikke kasutamisevaldkondi Kaitseväes (või ka Kaitseliidus), puudub vajadus järgida täielikult STANAGis 4670 sätestatud I kvalifikatsioonitaseme nõudeid. Ent see ei tähenda automaatselt seda, et ühegi I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul ei pea Kaitsevägi vajalikuks nõuda STANAGis 4670 sätestatud I kvalifikatsioonitaseme oskusi ja teadmisi, sest muu hulgas määrab selle vajalikkuse õhusõiduki tüüp, mida peab hindamisel arvesse võtma.

Kaugpilootide teadmiste ja oskuste tasemete (ehk kvalifikatsioonitasemete¹⁹¹) üle tuleb arvestust pidada (**§ 89 lõige 2**). See kindlustab ka selle, et iga kaugpiloodi (olenemata sellest, millisesse Kaitseväe struktuuriüksusesse ta kuulub) teadmised ja oskused vastavad selle mehitamata õhusõiduki kategooriale ja tüübile, millega kaugpiloot lendab või lendama hakkab.

¹⁸⁸ Ingl k „Guidance for the Training of Unmanned Aircraft Systems (UAS) Operators“. Märkusena, et lähitulevikus asendatakse see standard uue versiooniga (ed 5), muu hulgas muudetakse pealkirja: „Minimum Training Requirements for Unmanned Aircraft Systems (UAS) Operators and Pilots – ATP-3.3.8.1“.

¹⁸⁹ Vt <https://droon.ee/droonikoolitused/>.

¹⁹⁰ Vt <https://lennuakadeemia.ee/taiendusoppija/pakutavad-koolitused/mehitamata-ohusoidukite-kaitajate-taienduskooolitus>.

¹⁹¹ Kvalifikatsioonitasemed on leitavad STANAGi 4670 lisa A punktis A.1, lk 21.

Kuna Kaitseväes võivad mehitamata õhusõidukeid kasutada peaaegu kõik struktuuriüksused, siis selleks, et Kaitseväes oleksid tagatud kvalifikatsioonitasemete hindamise ühtlased alused ja nende tasemete üle arvestuse pidamise kord, antakse määrusega selle dokumendi koostamise kohustus õhuväele kui struktuuriüksusele, kelle ülesannete hulka kuulub lennundustegevuse korraldamine Kaitseväes. Eesmärk on tagada üldine lennundusohutus.

Soovituslik on samas või muus asjakohases dokumendis kehtestada ka nõuded selle kohta, kuidas kvalifikatsioonitaset säilitatakse. Selleks nõudeks võib olla ajavahemik, mille jooksul peab kaugpiloot olema lennanud teatud arvu tunde, näiteks 90 päeva jooksul kaks tundi, sealhulgas vähemalt kolm korda õhku tõusnud ja maandunud.

Olulised võivad olla ka muud nõuded, nagu inglise keele oskus, kehtiv raadioside luba ning teatud tervisenõuded. Ka need nõuded tuleb kehtestada kõikidele kaugpilootidele (olenemata nende kvalifikatsioonitasemest ja sellest, millise kategooria mehitamata õhusõidukiga nad lendavad).

II kategooria mehitamata õhusõiduki käitamiseks peavad kaugpiloodi teadmised ja oskused vastama STANAGis 4670 sätestatud I, II või III kvalifikatsioonitasemele vastavalt sellele, millist tüüpi mehitamata õhusõidukiga kaugpiloot lendab (§ 81 lõige 3). Kuigi II kategooriasse kuuluv mehitamata õhusõiduk võib olla sama suur kui I kategooriasse kuuluv õhusõiduk, ei lubata määrusega teha erandit kaugpiloodi teadmistes ja oskustes, nagu see on lubatud I kategooria mehitamata õhusõiduki puhul. Kuna II kategooria mehitamata õhusõidukiga täidetavad ülesanded on tihti keerulisemad, lubatud on lennata ka kontrollitud õhuruumis ja nii, et õhusõiduk ei ole kaugpiloodile silmaga nähtav, siis peavad lennuohutuse tagamiseks ka kaugpiloodi teadmised ja oskused olema suuremad.

Koolituste planeerimisel tuleb arvesse võtta STANAGis 4670 sätestatud nõudeid (ilma eranditeta) ning kvalifikatsioonitaseme määramisel tuleb arvesse võtta mehitamata õhusõiduki tüüpi ja selle tehnilisi tingimusi (§ 89 lõige 1). Kaks kõige olulisemat tehnilist tingimust on järgmised:

- 1) mehitamata õhusõiduki maksimaalne õhkutõusmise mass on kuni 150 kilogrammi;
- 2) mehitamata õhusõidukiga lennatakse muu hulgas ka kontrollitavas õhuruumis, kuid ei lennata kõrgemal lennukõrgusest FL195.

III kategooria mehitamata õhusõiduki käitamiseks peab kaugpiloot täitma järgmisi kvalifikatsiooninõudeid (§ 81 lõige 4):

- 1) kaugpiloodil on STANAGis 4670 sätestatud baasteadmised ja -oskused ning kehtiv ametpiloodiluba. Viimase olemasolu korral peab tal olema läbitud ka asjakohane mehitamata õhusõiduki tüübipädevuse koolitus;
- 2) kaugpiloodi teadmised ja oskused vastavad vähemalt STANAGis 4670 sätestatud IV kvalifikatsioonitasemele.

Nagu eespool selgitatud, ei erine III kategooria mehitamata õhusõiduki juhtimine väga palju mehitatud õhusõiduki juhtimisest. Seda eelkõige lendamiseks vajalike teadmiste ja oskuste poolest. Sellest tulenevalt on mõistlik sätestada määrusega, et III kategooria mehitamata õhusõiduki kaugpiloodil võib olla ametpiloodiluba ja (amet)piloodi taust. Nii nagu mehitatud õhusõiduki piloodil, tuleb ka kaugpiloodil siiski läbida tüübipädevuse koolitus, sest iga õhusõiduki tüüp ja mudel nõuab erioskusi, et õhusõidukit õigesti käsitseda ja käitada.

Variandina STANAGis 4670 sätestatud nõuete kehtestamisega vaadatakse tulevikku (praegu ei ole Kaitseväes ühtegi III kategooria mehitamata õhusõidukit), et kui asutatakse kaitselendunduse amet, siis on võimalik ka Kaitseväel hakata ise III kategooria mehitamata õhusõiduki kaugpilooti koolitama või vähemalt tunnustada nende vastavat väljaõpet, mis on saadud väljaspool Eestit. Peale selle on vaja seda nõuet Eestis viibivate liitlaste jaoks, sest roteeruvad üksused toovad igakord kaasa isesuguse tehnika ning selle tehnika hulgas võivad muu hulgas olla mehitamata õhusõidukid, sealhulgas III kategooria mehitamata õhusõidukid. Sellisel juhul kehtiks sellise mehitamata õhusõiduki kaugpiloodile selle määrusega kehtestatud kvalifikatsiooninõue, kui rahvusvahelise kokkuleppega ei ole kokku lepitud teisiti.

III kategooria mehitamata õhusõiduki kaugpiloodi koolituse planeerimisel peab arvesse võtma STANAGis 4670 sätestatud nõudeid (§ 89 lõige 1). Seda ka juhul, kui hinnatakse ametpiloodiluba omava kaugpiloodi teadmisi ja oskusi, see tähendab seda, kui suures ulatuses ja millist täiendkoolitust on tal veel vaja, et lennata III kategooria mehitamata õhusõidukiga.

Kaugpiloodi välisriigis saadud oskusi ja teadmisi võib Kaitseväge tunnustada juhul, kui läbitud õppekava on STANAGis 4670 kehtestatud nõuetega vähemalt samaväärne (§ 88 lõige 4). Seega on STANAG 4670 Kaitseväes kaugpilootide kõikide kvalifikatsioonitasemete määramise alus ning ühtlasi alus selle üle otsustamisel, milline kaugpiloot millise mehitamata õhusõidukiga lennata võib, et konkreetset lennuülesannet täita.

Oluline on, et kõrgema kvalifikatsioonitaseme puhul on lubatud käitada ka selle kategooria ja seda tüüpi mehitamata õhusõidukit, mille puhul on nõutav madalam kvalifikatsioonitase (§ 81 lõige 5). Sellisel juhul tuleb läbida ainult asjaomast tüüpi mehitamata õhusõiduki tüübipädevuse koolitus. Kõikide mehitamata õhusõiduki kategooriate puhul eraldi kvalifikatsioonitaseme jaoks koolituse läbimise nõudmine, kuigi isikul on juba kõrgem kvalifikatsioonitase olemas, ei ole mõttekas, sest kõrgema kvalifikatsioonitaseme korral on isik õppinud ka kõiki neid asju, mida madalama kvalifikatsioonitaseme puhul nõutakse. Näiteks kui I kvalifikatsioonitaseme puhul peab isik VFR-lendudega seonduvat teadma ja oskama õhuruumi klassides E, F ja G ning väljaõppeks reserveeritud alal õhusõidukit juhtida, siis IV kvalifikatsioonitaseme puhul peavad isiku oskused ja teadmised olema nii head, et ta suudab lennata nii VFR-lennuna kui ka IFR-lennuna kõikides õhuruumi klassides, sealhulgas reserveeritud alal.

Kaugpilootidele sätestatud nõudeid kohaldatakse alates 1. augustist 2020 (§ 98 lõige 4). Üleminekuajaga on vaja selleks, et Kaitseväge saaks välja töötada koolitusprogrammi selles osas, mida praegu veel olemas ei ole, ja kaugpiloodid läbida vajaliku koolituse. Samuti on vaja Kaitseväel välja töötada teises riigis saadud teadmiste ja oskuste tunnustamise süsteem.

Paragrahviga 82 kehtestatakse nõuded mehitamata õhusõiduki meeskonnaliikmele. Kui tsiviillennunduses moodustavad põhilise osa mehitamata õhusõidukitest väikesed mehitamata õhusõidukid, mida juhib üks kaugpiloot, kes õhusõiduki juhtimiseks abi ei vaja, siis kaitselendunduses võib konkreetse lennuülesande täitmiseks vaja minna ka abi ehk meeskonda, sest kaugpiloot üksi ei suuda lennuülesannet täita. Kaugpiloot peab keskenduma õhusõiduki juhtimisele ja ei saa tegeleda muude asjadega. Selleks on tal meeskonnaliikmed, näiteks operaator-vaatleja ja sensorika operaator, kelle ülesanne on jälgida ja kontrollida kogu lennu ajal, et õhusõiduki pardal olevad seadmed ja muud elemendid või asjad oleksid (töö)korras.

Nii nagu mehitatud õhusõiduki meeskonnaliikmete puhul, on mehitamata õhusõiduki meeskonnaliikmetele kehtestatavad nõuded üldised, sest meeskonnaliikmed täidavad eri

ülesandeid, mistõttu ühtsete nõuete kehtestamine ei ole mõistlik, vaid peaks lähtuma iga mehitamata õhusõidukeid kasutava üksuse vajadusest. Mehitamata õhusõiduki meeskonnaliikmel peab olema läbitud asjakohane koolitus seda tüüpi mehitamata õhusõiduki, mille meeskonnaliige ta on, käitamise või hooldamise kohta. Nii näiteks võivad sellisteks nõueteks olla vastava mehitamata õhusõiduki meeskonnaloa olemasolu, teatud tervisenõuded, vähem kui aasta viimasest kontroll-lennust kontrollitavas õhuruumis lendamise korral, samuti teatud tasemel inglise keele oskus ja kehtiv raadioside luba.

Paragrahvis 83 sätestatakse nõuded lennujuhile. Lennujuhi teadmised ja oskused peavad vastama Euroopa Komisjoni määruses 2015/340 (millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused¹⁹²) lennujuhi teadmiste ja oskustele kehtestatud nõuetele. Kuna lennujuht vastutab oma lennutsoonis nii kaitselendunduse kui ka tsiviillendude eest ja selleks, et tagada üldine lendundusohutus, on mõistlik kehtestada lennujuhile samad nõuded, mis on tsiviillendunduses nõutavad. Kui lennujuhil peab olema kaitselendundusega seoses täiendavaid teadmisi, siis seda hindab ja asjakohase koolituse tagab Kaitsevägi.

Paragrahvis 84 sätestatakse nõuded lennuprotseduuride väljatöötajale. Nagu eespool kirjeldatud, erinevad kaitselendunduse lennuprotseduurid osaliselt tsiviillendunduse omadest. Näiteks on vaja välja töötada lennuprotseduurid visuaallendude jaoks, mida tsiviillendunduses üldjuhul ei tehta, või siis võivad õhusõidukid oluliselt erineda tsiviillendunduses kasutatavatest õhusõidukitest oma kiiruse, raskuse ja muude parameetrite poolest. Nii leitigi, et kui lennujuhi töö on sisuliselt sama, mis tsiviillendunduses, mistõttu on mõistlik lennujuhile kehtestada täpselt samad nõuded, mis on tsiviillendunduses, siis lennuprotseduuride väljatöötaja puhul see ei kehti ja vaja on ka oma nõudeid lennuprotseduuride väljatöötajale. Üldjuhul peavad lennuprotseduuride väljatöötajal olema täidetud samad nõuded, mis on kehtestatud LennSiga¹⁹³, kuid erinevus on, et lennuprotseduuride väljatöötajal ei pea olema sertifikaati (mis on nõutav tsiviillendunduses)¹⁹⁴ ja ta peab olema läbinud praktika organisatsioonis, kus töötatakse välja sõjalise otstarbega lennuprotseduure.

Paragrahvis 85 kehtestatakse nõuded sihitajale (ingl k *fighter controller*) ja vanemsihitajale (ingl k *fighter allocator*). Sihitaja ülesandeks on taktikaliselt juhtida radarpildi ja raadioside abil lahingulennukid (nt hävitajad) või -kopterid sihtmärgini, milleks on teine õhusõiduk. Sihitaja ametikoht jaguneb kaheks: sihitajad ja vanemsihitajad. Vanemsihitaja on suurema (töö)kogemusega, see tähendab ta on kauem töötanud sihitajana.

Sihitaja oskused ja teadmised peavad vastama kahes dokumendis sätestatud nõuetele (§ 85 lõige 1).

Esiteks, NATO standardis „NATO kvalifikatsioonid laevadelt ja lendavatel seire- ja juhtimissüsteemidelt relvasüsteemide sihitamiseks – ATP-3.3.5.2“ (STANAG 1183)¹⁹⁵ sätestatud nõuetele. Standardiga seatakse täpsemad nõuded sihitajatele, kes jagatakse oma teadmiste ja oskuste poolest kolme rühma. See tähendab, et sihitajatel on kokku kolm

¹⁹² Euroopa Komisjoni määrus (EL) 2015/340, millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011 (ELT L 63, 06.03.2015, lk 1–122).

¹⁹³ LennSi § 57⁴ lõige 3.

¹⁹⁴ Vt LennSi § 57⁴ lõige 2.

¹⁹⁵ Ingl k „NATO Qualifications for Fixed Wing Above Water Warfare/Aerospace Surveillance and Control System (AAW/ASACS) Aircraft Controllers“.

kvalifikatsioonitaset, millest 3. taseme sertifikaat annab baasteadmised ja -oskused isikule, kes võib korraga juhtida kuni nelja lahingulennukit või -kopterit, 2. taseme sertifikaadi omanik võib korraga juhtida kuni kümnet ja 1. taseme sertifikaadi omanik üle kümne lahingulennuki või -kopteri.

Teiseks, dokumendis „Balti õhuseirevõrgu ja juhtimissüsteemi (BALTNET) miinimumnõuded relvasüsteemide juhtimise lüli personalile“¹⁹⁶ sätestatud nõuetele. Nimetatud kokkuleppes jaotatakse sihitajate kvalifikatsioonitasemed viieks ja nende instruktorite kvalifikatsioonitasemed kaheks ning sätestatakse miinimumnõuded. Sihitaja teadmised ja oskused peavad vastama viiest tasemest sellele tasemele, mis vastab konkreetselt tema ülesannetele operatsioonide juhtimisel ja oleneb tema eelnevast töökogemusest sihitajana.

Vanemsihitaja oskused ja teadmised peavad vastama vähemalt dokumendis „Balti õhuseirevõrgu ja juhtimissüsteemi (BALTNET) miinimumnõuded relvasüsteemide juhtimise lüli personalile“ sätestatud nõuetele (§ 85 lõige 2). Vanemsihitaja teadmised ja oskused peavad vastama kõigile viiele kvalifikatsioonitasemele, mis kõnealuse dokumendiga on sihitajale kehtestatud.

Paragrahvis 86 sätestatakse nõuded õhutulejuhile. Õhutulejuht (ingl k *joint terminal attack controller, JTAC*¹⁹⁷) on kvalifitseeritud isik, kes eesliinipositsioonilt maa peal, veesõidukilt või õhus juhib lahingulennukite ja -kopterite lähiõhutoetust peamiselt maavägedele. Seega on tema ülesanne juhtida lähiõhutoetusena lahingulennuk või -kopter kindlaksmääratud sihtmärgini maapinnal või vees.

Selleks, et isik saaks töötada õhutulejuhina, peab ta vastama kahele nõudele. Esiteks peab ta olema läbinud õhutulejuhtidele mõeldud koolituse NATO akrediteeritud õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses. Selliseid kursusi on praegu 17 ja neid pakuvad järgmiste riikide sõjalist haridust andvad koolid: USA, Austraalia, Kanada, Holland, Norra, Poola, Lõuna-Korea, Rootsi, Sloveenia, Araabia Ühendemiraadid ja Ühendkuningriik.¹⁹⁸

Teiseks peavad õhutulejuhi teadmised ja oskused vastama NATO standardis „Õhutulejuhtide väljaõppe programm – ATP-3.3.2.2“ (STANAG 3797)¹⁹⁹ kehtestatud nõuetele. Standardiga seatakse miinimumnõuded õhutulejuhtide sertifitseerimiseks ja kvalifikatsiooni säilimiseks ning seatakse raamistik õhutulejuhtide koolitamiseks NATO liikmesriikides, sealhulgas nõuded õhutulejuht-instruktorile ja õhutulejuht-hindajale.

Kuna Eestis ei koolitata õhutulejuhte ja ei ole plaanis seda ka lähiajal tegema hakata, siis on vaja kehtestada määrusega miinimumnõuded, kuidas ja kes võib tunnustada väljaspool Eestit õhutulejuhi erialal saadud teadmisi ja oskusi. Õhutulejuhi välisriigis saadud oskusi ja teadmisi võib Kaitseväge tunnustada juhul, kui õhutulejuhi koolitus on läbitud NATO akrediteeritud

¹⁹⁶ Ingl k „BALTNET Minimum Requirements for Weapons Section Personnel“. Märkusena, et tegemist ei ole avaliku dokumendiga.

¹⁹⁷ Mõnes riigis võidakse inglise keeles senini kasutada terminit *forward air controller* (FAC), NATO liikmesriikides ühtlustati termini kasutust ja alates 2018. aastast on kasutusel JTAC.

¹⁹⁸ Paljude riikide, sealhulgas Eesti relvajõudude ülemad on 2017. aastal kokku leppinud õhutulejuhtide koolituse ja nende teadmiste ja oskuste kohta esitatavate nõuete teemalise kokkuleppe (*Memorandum of Agreement*), milles reguleeritakse ka õhutulejuhtidelt nõutavaid teadmisi ja oskusi, sealhulgas esitatakse koolide ja kursuste loetelu, kus õpetatakse õhutulejuhiks või kontrollitakse õhutulejuhtide teadmisi ja oskusi. Näiteks kaotab õhutulejuht oma kvalifikatsiooni, kui ta ei ole õhutulejuhina tegev olnud vähemalt kolm kuud järjest.

¹⁹⁹ Ingl k „Joint Terminal Attack Controller Program“.

õppekava järgi sõjalist haridust andvas õppeasutuses (§ 88 lõige 5). Nagu eespool mainitud, on neid kursusi ja kohti, kus neid pakutakse, piiratud hulk: 17 kursust 11 riigis.

Paragrahvis 87 sätestatakse nõuded õhk-maa laskevälja juhtimisohvitserile (ingl k *range control officer*). Õhk-maa laskevälja juhtimisohvitseri põhiülesanne on kontrollida kõikide õhusõidukite, kes kasutavad laskevälja, lende,²⁰⁰ samuti jälgida näiteks laskeväljal ilma ja maa-õhk raadioside olemasolu. Ülesannete olemustest sõltub, millised teadmised ja oskused peavad õhk-maa laskevälja juhtimisohvitseril olema. Esiteks peavad tal olema lennundusalased, näiteks piloodi, lennujuhi või sihitaja, teadmised ja oskused. Teiseks peab ta olema läbinud õhk-maa laskevälja juhtimisohvitseride koolituse. Piloodi oskuste osas täpsustusi ei tehta, sest kui isikul on erapiloodiluba, annab see juba piisava taustateadmise ning koos õhk-maa laskevälja juhtimisohvitseri koolitusega tagab see piisavad teadmised ja oskused, et õhk-maa laskevälja juhtimisohvitserina töötada. Praegu Eestis õhk-maa laskevälja juhtimisohvitseri koolitust ei pakuta, mistõttu läbitakse see väljaspool Eestit.

Paragrahvis 90 kehtestatakse kõikidele kaitselennunduse valdkonnas tegutsevatele isikutele tervisenõuded. Nii Kaitseväes kui ka lennunduses tervikuna on oluline teatud tervisenõuete täitmine, et tagada sellega lennundusohutus ehk viia tervisest tingitud intsidentide ja õnnetuste arv miinimumini. Sellest tulenevalt sätestataksegi üldise nõudena, et kaitselennundusega tegeleva isiku tervises seisund peab vastama LennSi, kaitseväeteenistuse seaduse (edaspidi *KVTS*) või muu õigusaktiga (näiteks töötervishoiu ja tööohutuse seaduse) kehtestatud nõuetele (§ 90 lõige 1).

Piloodi, lennuõpetaja, kontrollpiloodi, lennujuhi ja navigaatori tervises seisundit hinnatakse LennSis sellele ametikohale kehtestatud tervisenõuete järgi (§ 90 lõige 2). See tähendab, et lennujuhi tervises seisund peab vastama komisjoni määruses 2015/340 lennujuhile kehtestatud tervisenõuetele. Piloodi, lennuõpetaja, kontrollpiloodi ja navigaatori tervisenõuded on sätestatud komisjoni määruses 1178/2011. Tervisenõuetele vastavust kontrollib lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst.²⁰¹ Samuti peavad kõik tegevvälased läbima iga kolme aasta järel Kaitseväe arstliku komisjoni.

Kaugpiloodi, kes käitab III kategooria mehitamata õhusõidukit, tervises seisundit hinnatakse LennSis lennujuhile kehtestatud tervisenõuete järgi (§ 90 lõige 3). Lennujuhi tervisenõuded on sätestatud komisjoni määruses 2015/340. Kui kaugpiloodil on aga ametpiloodiluba, hinnatakse tema tervist piloodile kehtestatud nõuete järgi, mis on sätestatud komisjoni määruses 1178/2011.

Kõikide muude kaitselennundusega tegelevate isikute, sealhulgas kaugpilootide, kes käitavad I või II kategooria mehitamata õhusõidukeid ja kes on ühtlasi tegevteenistuses, tervises seisundit hinnatakse KVTSis sätestatud nõuete järgi (§ 90 lõige 4). KVTSi § 98-ga on kehtestatud, kui sageli tegevvälase tervist kontrollitakse, ning antakse Kaitseväe juhatajale või tema volitatud struktuuriüksuse ülemale õigus kehtestada tervisenõuded. Üldiselt on Kaitseväes kehtestatud tervisenõuded lennunduses kehtestatud nõuetega samaväärsed.

Kõigi muude kaitselennundusega tegelevate isikute, kes ei ole tegevteenistuses, tervist hinnatakse kas KVTSi alusel (kui Kaitseväe juhataja või tema volitatud struktuuriüksuse ülem

²⁰⁰ Märkusena, et kui lende juhib JTAC, siis on õhk-maa laskevälja ohvitseri ülesanne jälgida ohutusnõuete täitmist.

²⁰¹ LennSi § 24¹ lõiked 4–7.

on selle nõudena kehtestanud) või näiteks töötervishoiu ja tööohutuse seaduse²⁰² kohaselt või muu asjakohase seaduse järgi. Sellele viitab ka lõikes 1 sätestatud üldine nõue.

9. peatükk. Kaitseväge õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise kord

Üheksandas peatükis sätestatakse Kaitseväge õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise kord, sealhulgas kehtestatakse lennundusohutust mõjutavate juhtumite uurimise eesmärk ja uurimisobjekt (§-d 92–93) ning määratakse uurimist läbiviivad uurimiskomisjonid (§-d 94–95), kehtestatakse uurimistulemuste aruande esitamise kohustus (§ 96) ning soovitude ja ettekirjutuste täitmise kord (§ 97).

Kord hõlmab Kaitseväge või välisriigi relvajõudude liikme või nende õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise korraldamist. Uurimistoimingute tegemisel lähtutakse rahvusvahelistest ja riigisisestest õigusaktidest, selle määruse ning Kaitseväge juhataja või tema volitatud isiku kehtestatud kordadest ja juhenditest. Lennundusohutuse tagamise aluseks Eestis on ICAO juhendid, ELi nõuded ja EUROCONTROLi juhendid. Lennundusohutuse tagamise vastutus ja pädevus on jagatud riigi ja lennundusorganisatsioonide vahel. Lennuamet on kehtestanud riikliku lennundusohutusprogrammi, mis kirjeldab erinevaid õigusakte ja meetmeid lennundusohutuse taseme säilitamiseks ja tõhustamiseks tsiviillennunduses. See programm sätestab ka, et kõik lennundustegevuses osalevad isikud on kohustatud järgima õigusaktidest tulenevaid nõudeid ning organisatsioonid peavad veenduma juhtimissüsteemide rakendamisel, et protsessid on efektiivsed ja ajakohased. Eestis tugineb lennundusohutusala regulatsioon Chicago konventsiooni lisadest tulenevatele standarditele ja soovitud tavadele, mida kohaldatakse ELi õigusaktide, LennSi ja muude õigusaktide suhtes. Kaitseväge lennundusmäärustikus on lisaks eelnevalt loetletud õigusaktidele arvestatud NATO asjakohaseid lennunduse korraldamise ja lennuohutuse standardeid. Kaitseväge õhusõidukite osalusel toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise korraldamisel lähtutakse LennSis sätestatust niivõrd, kuivõrd see ei ole sätestatud määrusega teisiti, arvestades riigikaitse ülesannete täitmise tingimuste ja eripäraga.

Sarnaselt tsiviillennundusele rakendatakse ka Kaitseväes lennuõnnetuste ja -intsidentide vähendamiseks kvaliteedi- ja ohutusjuhtimissüsteemi (§ 91). Lennuamet on Kaitsevägele väljastanud aeronavigatsiooniteenuse (ANS²⁰³) osutamise litsentsi. Kaitseväes on määratud aeronavigatsiooniteenuse ning kvaliteedi- ja ohutusjuhtimise eest vastutavaks õhuvägi, täpsemalt Ämari Lennubaas.

Kvaliteedijuhtimissüsteemi korraldamise aluseks Kaitseväes on komisjoni rakendusmääruse nr 1035/2011 (aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded)²⁰⁴ lisa 1 3. peatüki „Ohutus- ja kvaliteedijuhtimine“ punkt 3.2, millega muu hulgas kehtestatakse kohustus koostada kvaliteedijuhtimissüsteemi korraldamiseks käsiraamatud ja seiredokumendid ning paika panna tõendusmaterjali haldustoimingud.

Ohutussüsteemi korraldamise aluseks on komisjoni määrus 2017/373, mis jõustub täies ulatuses 2. jaanuaril 2020 ja mis määratleb lennuliiklusteenuste osutaja kohustuse

²⁰² Vt töötervishoiu ja tööohutuse seaduse § 13¹.

²⁰³ Lühend ingliskeelsest terminist *aeronautical navigation service*.

²⁰⁴ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1035/2011, milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded ja millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 482/2008 ja (EL) nr 691/2010 (ELT L 271, 18.10.2011, lk 23–41).

ohutusjuhtimissüsteemi (SMS²⁰⁵) kehtestamiseks, mis võib olla sama määruse III lisa punkti ATM/ANS.OR.B.005 kohase juhtimissüsteemi lahutamatu osa ja peab ohutuspoliitika ja -eesmärkide määramisel sisaldama järgmist:

- (i) juhtkonna pühendumine ja vastutus ohutuse tagamise eest, mis kajastub ohutuspoliitikas;
- (ii) vastutusvaldkonnad ohutusjuhtimissüsteemi rakendamisel ja säilitamisel, ning õigus vastu võtta ohutuslaseid otsuseid;
- (iii) tõhusa ohutusjuhtimissüsteemi rakendamise ja korrashoiu eest vastutava ohutusjuhi ametisse määramine;
- (iv) hädaolukorras reageerimise kavade kooskõlastamine teiste teenuseosutajatega ning lennundusettevõtjatega, kellega lennuliiklusteenuste osutaja on teenuse osutamise kaudu seotud,
- (v) ohutusjuhtimissüsteemi dokumendid, mis kirjeldavad ohutusjuhtimissüsteemi elemente, sellega seonduvaid menetlusi ja tulemusi.

Kaitsevæle on omistatud lennujuhtimise koolituse sertifikaat²⁰⁶, mille nõuded tulenevad komisjoni määrusest 2015/340. Õhuvägi järgib lisaks ülesannete täitmise korraldamisel komisjoni määrusega 1321/2014 kehtestatud õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise nõudeid.

Peale selle lähtub Kaitsevægi kvaliteedijuhtimissüsteemi korraldamisel Vabariigi Valitsuse määrusest nr 88 „Teenuste korraldamise ja teabehalduse alused“, mis annab suunised kvaliteedijuhtimissüsteemi loomisele. Kvaliteedi- ja ohutusjuhtimissüsteemi korraldamise ülesanne on kehtestatud Kaitsevæe põhimääruses ning samuti õhuvæe põhimääruses.²⁰⁷

Kõik juhendid, mis koostatakse kvaliteedi- ja ohutusjuhtimissüsteemi rakendamiseks Kaitsevæes, on täitmiseks kohustuslikud. Sätte eesmärk on tagada, et juhul, kui need juhendid koostatakse, siis neid ka järgitakse, et tagada lennundusohutus.

Paragrahv 92 sõnastatakse lennuohutust mõjutavate juhtumite uurimise eesmärk, milleks on välja selgitada lennuõnnetuste ja intsidentide põhjused ning teha ohutuslaseid soovitusi või ettepanekuid sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus, sealhulgas vähendada õnnetustest tulenevat kahju. Ohutusjuurduse eesmärk ei ole süüle ega vastutusele osutamine. Viimane asjaolu on oluline seetõttu, et isikud teataksid sellistest juhtumitest. Kui seda ei tehtaks (nt kui inimene kardab, et kui ta teatab intsidentist, siis ta mõistetakse kohe süüdi), ei ole võimalik ka menetlustoiminguid või muud sarnast paremaks muuta.

Paragrahv 93 sõnastatakse uurimisobjekt ja uurimismenetlus. Selle määruse tähenduses on uurimisobjektiks ainult Kaitsevæe või välisriigi relvajõudude valduses oleva mehitatud ja mehitamata õhusõiduki osalusel toimunud lennuõnnetus või -intsident. Nendeks loetakse näiteks järgmised juhtumid:

- 1) õhusõiduki pardarelvastusega seotud juhtum;²⁰⁸

²⁰⁵ Lühend ingliskeelsest terminist *safety management system*.

²⁰⁶ Ingl k *Air Traffic Control Training*. Leitav aadressil: <https://www.ecaa.ee/et/lennundusspetsialistid-koolitus-ja-sertifikaadid/koolitajad>.

²⁰⁷ Leitav aadressil: <http://www.mil.ee/et/kaitsevagi/organisatsioon/oigusaktid>.

²⁰⁸ Näiteks kui piloot laseb kogemata pardarelvast mõned lasud (nt Belgia õhuvæe juhtum).

- 2) lennuõnnetus ELi määruse 996/2010 (tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta)²⁰⁹ mõistes;²¹⁰
- 3) tõsine lennuintsident ELi määruse 996/2010 mõistes;²¹¹
- 4) lennuintsident ELi määruse 996/2010 mõistes;²¹²
- 5) vahetu mõjuta ohutusjuhtum.²¹³

Uurimismenetlusega seotud toimingute tegemisel lähtutakse LennSis sätestatust ja NATO standardist „Ohutuse uurimine ja õnnetuste või juhtumite ettekandmine, mis on seotud Kaitseväge õhusõidukite, raketite või mehitamata lennumasinatega – AFSP-1.3“ (STANAG 3531)²¹⁴ Nimetatud NATO standard arvestab Chicago konventsiooni lisaga 13 „Aircraft Accident and Incident Investigation“²¹⁵, millega sõnastatakse õnnetusjuhtumit uurima asuva pädeva asutuse tingimused ja protseduurid uurimise läbiviimise ning uurimisraporti esitamise kohta.

Lennuõnnetuse või intsidendi korral, kus üks osalenud õhusõidukist või sellega seotud liikmest ei kuulu Kaitsevägele või välisriigi relvajõududele või selle koosseisu, juhib kogu uurimist Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus OhutusjuurdLuse Keskus, Kaitseministeerium või Kaitseväge on üldjuhul uurimisse kaasatud.

²⁰⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35–50).

²¹⁰ „Lennuõnnetus“ on õhusõiduki käitamise seotud juhtum, mis mehitatud õhusõiduki puhul toimub ajavahemikus alates hetkest, mil mis tahes isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni kõigi pardal viibinud isikute õhusõidukist lahkumise hetkeni, või kui on tegemist mehitamata õhusõidukiga, siis juhtum, mis toimub ajavahemikus alates hetkest, mil õhusõiduk on valmis lendamise eesmärgil liikuma, kuni hetkeni, mil see pärast lennu sooritamist seisma jääb ning selle peamine jouseade on seiskunud, mille käigus:

a) saab inimene surmavalt või raskelt vigastada, mille põhjuseks on:

– õhusõidukis viibimine või

– otsene kontakt õhusõiduki mis tahes osaga (kaasa arvatud osad, mis on õhusõiduki küljest eraldunud) või

– otsene kokkupuude reaktiivjoaga,

välja arvatud juhul, kui vigastused on tekkinud loomulikel põhjustel, isiku enda või teiste isikute tekitatud, või kui vigastada on saanud piletita reisijad, kes varjasid ennast väljaspool reisijatele ja meeskonnaliikmetele ettenähtud alasid, või

b) saab õhusõiduk või selle konstruktsioon kahjustusi, mille tagajärjel kahjustatakse õhusõiduki konstruktsiooni tugevust või halvenevad õhusõiduki tehnilised ja lennuomadused ning õhusõiduk vajab tavaliselt suuremat remonti või vigastatud osa asendamist, välja arvatud mootoririke või -vigastus, kui vigastatud on ainult üks mootor (sh selle kapotid ja agregaadid), või kui vigastatud on ainult propellerid, tiiva otsad, antennid, andurid, rehvid, pidurid, rattad, voolundid, luugid, teliku luugid, esiklaasid, lennuki pealispind (nt kerged mõlgid või torkeaugud) või väikesed peatiiviku labade, sabatiiviku labade või teliku vigastused ning rahe või lindude tekitatud vigastused (kaasa arvatud augud radari antenni kattes), või

c) on õhusõiduk kadunud või täiesti ligipääsmatu. (Artikli 2 punkt 1)

²¹¹ „Tõsine intsident“ on intsident, millega kaasnevad asjaolud viitavad sellele, et suure tõenäosusega oleks võinud toimuda õhusõiduki käitamise seotud õnnetus, ning mis mehitatud õhusõiduki puhul toimub ajavahemikus alates hetkest, mil mis tahes isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni kõigi pardal viibinud isikute õhusõidukist lahkumise hetkeni, või kui on tegemist mehitamata õhusõidukiga, ajavahemikus alates hetkest, mil õhusõiduk on valmis lendamise eesmärgil liikuma, kuni hetkeni, mil see pärast lennu sooritamist seisma jääb ning selle peamine jouseade on seiskunud (tõsiste intsidentide näited on loetletud lisas; artikli 2 punkt 16).

²¹² „Intsident“ on juhtum, mis ei ole õnnetus, kuid on seotud õhusõiduki käitamise ja mõjutab või võib mõjutada käitamise ohutust. (Artikli 2 punkt 7)

²¹³ Ohutusjuhtum on näiteks juhtum, kus piloot avastab pärast lendu, et lennu ajal on kopteril ära kadunud kütusepaagi kork, või juhtum, kus lennukil läheb lennu ajal küljeuks lahti.

²¹⁴ Ingl k „Safety Investigation and Reporting of Accidents/Incidents Involving Military Aircraft, Missiles and/or UASs“.

²¹⁵ Eesti k „Õhusõidukiga seotud õnnetuse ja intsidendi uurimine“. Kokkuvõtte leitav aadressil: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/aig/pages/documents.aspx>.

Paragrahvides 94 ja 95 kehtestatakse kohustus moodustada lennundusohutust mõjutavate juhtumite uurimiseks komisjonid. Lennundusohutust mõjutavateks juhtumiteks on §-s 93 sätestatud lennuõnnetused ja -intsidendid. Määrusega nähakse ette kahe uurimiskomisjoni moodustamine: Kaitseväge uurimiskomisjon ja Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon.

Kaitseväge uurimiskomisjoni ülesanne on selgitada lennuõnnetuse või -intsidendi osalistest sõltumatult välja põhjused, mis tekitasid ohuolukorra ja viisid õnnetusjuhtumini. See komisjon uurib kõiki lennuohutust mõjutavaid juhtumeid (§ 94 lõiked 1 ja 2). Tegemist on ajutise uurimiskomisjoniga, mis moodustatakse iga juhtumi uurimiseks eraldi (§ 94 lõige 3). Tavaliselt vabastatakse komisjoni liikmed muudest ülesannetest, et tagada uurimise käigus tehtavate menetlustoimingute kiirus ja kvaliteet. Uurimiskomisjon asub alati õhuväe juures – ka siis, kui juhtum on struktuuriüksusteülene või toimus teise struktuuriüksuse valduses oleva (mehitamata) õhusõidukiga. Sellisel juhul määratakse komisjoni liikmed ka sellest struktuuriüksusest, kus lennuõnnetus või -intsident toimus (§ 94 lõige 6). Kaitseväge uurimiskomisjoni moodustab ja selle töökorra kehtestab Kaitseväge juhataja või tema volitatud isik (§ 94 lõige 8).

Kaitseväge uurimiskomisjoni juhib isik, kellel on kaitse lennundusalased teadmised ja kes tunneb lennundusohutuse valdkonda (§ 94 lõige 4). Enamasti on selleks isikuks Kaitseväes isik, kelle ametiülesannete hulka kuulub õhuväe üle järelevalve tegemine. Ülejäänud komisjoni liikmetel peavad olema piisavad teadmised uurimise seisukohalt kesketes valdkondades. Näiteks kui õnnetus juhtus mehitamata õhusõidukiga, siis kaasatakse kindla kvalifikatsioonitasemega kaugpiloot, sest temal on teadmised just seda liiki ja kategooriasse kuuluva mehitamata õhusõiduki kohta. Olenedes juhtumi keerukusest, võib Kaitseväge oma uurimiskomisjoni liikmeks määrata ka reservis oleva isiku (nt endise õhuväelase), kellel on lennundusalased teadmised (§ 94 lõige 5). Kuna see isik ei ole enam tegevteenistuses, siis tema suhtes ei saa Kaitseväge tavapäraselt käsuliini kohaldada, mistõttu on vaja küsida eelnevalt isiku nõusolekut. Seda ka põhjusel, et sel isikul peab olema aega osaleda uurimiskomisjoni töös ning võimalik end ajutiselt vabastada muudest kohustustest. Samuti on Kaitseväge uurimiskomisjonil võimalik kaasata oma töösse muid eksperte väljastpoolt Kaitseväge (§ 94 lõige 7). Need eksperdid ei pea olema komisjoni liikmed, vaid osalevad ainult kindlatele küsimustele vastuste leidmise juures.

Kaitseministeeriumis moodustatakse Kaitseväge uurimiskomisjoni kõrval eraldi lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimiseks Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon. Selle komisjoni moodustab kaitseminister käskkirjaga. Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni ülesanne on uurida täiendavalt lennuõnnetuse või -intsidendi osalistest sõltumatult põhjuseid, mis tekitasid ohuolukorra ja viisid õnnetusjuhtumini (§ 95 lõige 1). See tähendab, et see komisjon võib uurida juhtumeid paralleelselt Kaitseväge uurimiskomisjoniga, aga selle ülesanne ei ole otseselt järelevalve tegemine Kaitseväge uurimiskomisjoni üle.²¹⁶ Täiendava uurimise korraldamise vajadus võib-olla tingitud näiteks õnnetusjuhtumi või ohtliku vahejuhtumi mõjuulatusest või selle eripärast. Näiteks moodustati viimati vastav Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon pärast 7. augustil 2018 juhtunud raketiõnnetust, mille osalisteks olid kaks Hispaania Eurofighter Typhooni ning kaks Prantsusmaa hävitajat Mirage 200 ja mis oma ulatuselt kujunes rahvusvaheliseks intsidendiks ning mille lahendamine eeldas rahvusvaheliste ja Eesti ametkondade vahelist koordineeritud koostööd. Kaitseministeeriumi uurimiskomisjonile lisaks

²¹⁶ Arvestades, et kuna Kaitseministeerium teeb järelevalvet Kaitseväge tegevuse üle, ei ole välistatud, et Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni ei kutsuta kokku järelevalve eesmärgil. Kindlasti on see õigustatud juhtumitel, kus tugevalt saab kahjustada või hävineb õhusõiduk kui riigivara või rikutakse muu hulgas sõjaväerelvade, laskemoona või lahingumooni käitlemise korda.

kaasati muu hulgas nii välisriikide, NATO juhtimisstruktuuride kui ka Lennuliiklusteeninduse ASi ja tsiviillennuõnnetusi uuriva OhutusjuurdLuse Keskuse esindajaid.

Lennundusohutust mõjutavad juhtumid, mille korral võib Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon algatada täiendava uurimise, on järgmised (§ 95 lõige 2):

- 1) juhtum, mis on lõppenud inimese vigastuse või surmaga;
- 2) juhtum, milles on osalenud välisriikide relvajõudude liige või nende õhusõiduk;
- 3) juhtum, milles on mehitatud õhusõiduk või III kategooria mehitamata õhusõiduk saanud pöördumatult kahjustada;
- 4) juhtum, mis on seotud relvade, laskemoona või lahingumoonaga käitlemisega;
- 5) juhtum, mille lahendamine vajab strateegilise tasandi otsuseid või ressursside ümberjagamist;
- 6) juhtum, mis on pälvunud avalikkuse kõrgendatud tähelepanu.

Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon on alaline komisjon, milles on vähemalt viis liiget (§ 95 lõige 3). Kaitseminister nimetab komisjoniliikmed. Esimeheks, aseesimeheks ja referendiks määratakse Kaitseministeeriumi ametnik või töötaja, ülejäänud liikmed ei pea tingimata olema Kaitseministeeriumi ametnikud. Komisjoni liikmeteks võib Kaitseministeeriumi ametnikele lisaks määrata ka Kaitseväes töötava isiku (§ 95 lõige 4). Seda tingimusel, et tal on lennundusalased teadmised. Selliseks isikuks võib olla näiteks mõni pilootidest, lennundustehnilistest töötajatest või muu lennundusega vahetult seotud tegevteenistuja või töötaja. Esimees juhhib komisjoni tööd, korraldab komisjonisisese tööjaotuse ja otsustab muud korralduslikud küsimused.

Peale selle määratletakse komisjoni liikmete, sealhulgas esimehe pädevusnõuded. Kuna lennuõnnetused või -intsidendid võivad olla väga erinevat liiki, siis ei esitata igale komisjoni liikmele eraldi konkreetseid pädevusnõudeid, vaid need kehtestatakse komisjoni moodustamiseks üldnõuetena uurimise seisukohast olulistes valdkondades, milleks võivad olla näiteks õigusalsed, (kaitse)lennundusalased, tehnilised, meditsiinilised, strateegilise kommunikatsiooni valdkonna või õnnetusjuhtumite uurimise alased teadmised ja oskused (§ 95 lõige 3).

Paragrahvi 95 lõike 5 kohaselt on Kaitseministeeriumi uurimiskomisjonil õigus kaasata oma töösse isikuid väljastpoolt Kaitseministeeriumi, kui see on sõltumatu, erapooletu ja eksperditulemuse seisukohast vajaliku aruande koostamiseks vältimatu. Sellest tulenevalt võib komisjon oma töösse kaasata muid eksperte väljastpoolt Kaitseministeeriumi. Nimetatud isikud kaasatakse komisjoni töösse esimehe kirjaliku otsuse teel. Selliseks eksperdiks võib olla näiteks OhutusjuurdLuse Keskuse esindaja või Lennuliiklusteeninduse ASi või Lennuameti esindaja.

Paragrahvis 96 käsitletakse uurimisaruande koostamist. Uurimiskäigu ja -tulemuste kohta koostab nii Kaitseväge kui ka Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon uurimisaruande lennuohutust mõjutava juhtumi mõjuulatust arvestava üksikasjalikkuse astme ja koosseisuga. Aruandes kirjeldatakse lennuohutust mõjutanud juhtumi sündmuste kulgu, lennuõnnetuse või -intsidendi põhjustanud tegureid ja õnnetuse tagajärgi, samuti asjaomastele asutustele ja teistele osalistele suunatud ohutusalsed soovitusi ja ka ettekirjutusi Kaitsevägele, mis on vajalikud tulevikus sarnaste juhtumite kordumise vähendamiseks ja lennundusohutuse tõhustamiseks, kahjude miinimumini viimiseks ning pääste- ja muude kaasnevate tegevusvaldkondade valmiduse parandamiseks. Aruande avaliku osa koostamisel võetakse arvesse teabe konfidentsiaalsust ja lennuohutuse mõjuulatust. Lennuõnnetuses või -intsidendis ning uurimisel osalenud isikute isikuandmeid ei avaldata.

Kui uurimisaruaude koostamisel tulevad ilmsiks ohud ja vead, mis on vaja lennuõnnetuse või -intsidendi ärahoidmiseks kiiresti parandada, siis annab uurimiskomisjon sellest kohe teada kas asjaosalise asutuse juhile või õhuväe või muu struktuuriüksuse ülemale.²¹⁷

Enne uurimisaruaude valmimist antakse lennuõnnetuses või -intsidendis osalenud isikutele ja uuritava õnnetusjuhtumi valdkonna järelevalve eest vastutavatele isikutele võimalus uurimisaruaude projekti kohta oma arvamust avaldada. Arvamuse esitamisel lähtutakse mõistliku aja andmise põhimõttest. Arvamused või nende põhjal koostatud kokkuvõtted esitatakse uurimisaruaudes või aruaude lisana. Uurimisaruaudes ei esitata üksikisikute antud ütlusi.

Uurimiskomisjoni aruaude koostamine loetakse lõppenuks uurimisaruaude allkirjastamisel. Uurimisaruaude allkirjastavad kõik komisjoni liikmed. Uurimiskomisjoni liikmete eriarvamuse korral lisatakse need aruaude lisana. Uurimisaruaude koostamise lõpetamine ei välista uue uurimismenetluse algatamist, kui seda on vaja uute ja oluliste asjaolude ilmnemisel pärast uurimisaruaude koostamist.

Uurimiskomisjoni ülesannete täitmiseks komisjonile väljastatud ja komisjoni koostatud aruandedokumentide säilitamise ja arhiveerimise korraldamise eest vastutab uurimiskomisjoni esimees vastavalt asjaomases asutuses kehtivale arhiveerimiskorrale.

Paragrahvis 97 sätestatakse uurimisaruaudes toodud soovitude ja ettekirjutuste täitmise kohustus. See tähendab, et uurimisaruaudes esitatud soovitud ja ettekirjutused on täitmiseks kohustuslikud. Asjaomaste soovitude ja ettekirjutuste täitmise korraldab ja järelevalve eest vastutab selle struktuuriüksuse ülem, kelle struktuuriüksuses lennuõnnetus või -intsident toimus.

Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni soovitude ja ettekirjutuste korral esitab Kaitseväge selle täitmise kohta aruaude Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni esimehele mõistliku aja jooksul, kuid hiljemalt ühe aasta möödumisel. Aruaudes selgitatakse, milliseid Kaitseministeeriumi uurimiskomisjoni käsitletud tegevusi on lennundusohutuse parandamiseks rakendatud.

III Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõuga ei võeta üle ELi õigust, kuid sellega nähakse ette mitme Kaitseväge tegevuse puhul ELi õiguse osaline järgimine, sealhulgas määruste põhimõtete järgimine, ja ELi ühe institutsiooni – Euroopa Kaitseagentuuri – koostatud juhendite kasutuselevõtt Kaitseväes. Raammääruse 2018/1139 artikli 2 lõike 3 järgi ei kohaldata ELi õigust liikmesriigi relvajõudude kasutuses ja valduses olevate õhusõidukite, lennuväljade või nende osade suhtes, mida kasutavad relvajõud, ning lennuliikluse ja aeronavigatsiooniteenuste suhtes, mida osutavad liikmesriigi relvajõud. Sama määruse sama artikli lõikes 5 on sätestatud, et relvajõudude kontrolli all ja kasutuses olevad lennuväljad ning nende osutatavad lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenused peaksid pakkuma samaväärset ohutustaset ja koostalitlusvõimet tsiviilotstarbeliste süsteemidega. Samuti peaksid liikmesriigi relvajõudude kasutuses ja valduses olevad õhusõidukid vastama kas ELi õigusega sätestatud nõuetele või

²¹⁷ Arvestades, et mehitamata õhusõidukid on juba praegu või tulevikus igas Kaitseväge struktuuriüksuses, siis teavitab komisjon selle struktuuriüksuse ülemat, kellele kuulus õhusõiduk, millega lennuõnnetus või -intsident toimus.

olema täidetud samaväärsed nõuded.²¹⁸ Neid kahte põhimõtet on määruse eelnõu koostamisel ka arvestatud, võttes siiski arvesse riigikaitseülesannete täitmiseks vajalikke erinevusi, mis enamjaolt on sätestatud NATO standardites, mida Kaitsevägi järgib. Seega rakendatakse eelnõukohase määrusega ühtlasi kaudselt ka ELi asjakohast õigust.

Eelnõus on viidatud järgmistele ELi õigusaktidele:

- raammäärus 2018/1139;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 300/2008;
- komisjoni määrus 1178/2011;
- komisjoni määrus 748/2012;
- komisjoni määrus 923/2012;
- komisjoni määrus 1321/2014;
- komisjoni määrus 2015/340;
- komisjoni määrus 2015/1998;
- komisjoni määrus 2017/373;
- komisjoni määrus 2019/945;
- komisjoni määrus 2019/947.

Eelnõus on viidatud järgmistele Euroopa Kaitseagentuuri juhenditele:

- EMAR 21;
- EMAR M;
- EMAR 145;
- EMAR 66.

Peale selle on eelnõus viidatud järgmistele NATO standarditele ja muudele rahvusvahelistele kokkulepetele:

- STANAG 1183;
- STANAG 3117;
- STANAG 3297;
- STANAG 3379;
- STANAG 3531;
- STANAG 3759;
- STANAG 3797;
- STANAG 4670;
- STANAG 4702;
- STANAG 4703;
- STANAG 7204;
- Balti õhuseirevõrgu ja juhtimissüsteemi (BALTNET) miinimumnõuded relvasüsteemide juhtimise lüli personalile.

Nimetatud standarditest ei olnud eelnõu koostamise ajal veel Kaitseväes kasutusele võetud STANAGit 4703. See plaanitakse kasutusele võtta pärast määruse jõustumist.

IV Määruse mõju

Eelnõukohase määruse rakendamine tagab, et õhuoperatsioonide korraldamisel ei piirata põhjendamatult Kaitseväe operatsioonivõimet (ingl k *operational capability*) ja rahvusvahelist

²¹⁸ Raammääruse 2018/1139 põhjendus 10.

sõjalist koostööd ning samas on peale ohutu kaitselendunduse tagatud tsiviillennunduse, teiste õhuruumi kasutajate ja keskkonna ohutus.

Määruse rakendamisel puudub sotsiaalne mõju, sealhulgas demograafiline mõju. Samuti puudub otsene mõju majandusele, loodus- ja elukeskkonnale, regionaalarengule ning kohalike omavalitsuste ja riigiasutuste, välja arvatud Kaitseväge, korraldusele.

Kõige suurem mõju määruse jõustumise järel on Kaitseväge tegevusele, eelkõige selle ühele struktuuriüksusele – õhuväele. Ent määruse mõju Kaitsevägele on positiivne, sest eelnõukohane määrus loob koos LennSi ja rahvusvaheliste kokkulepetega kaitselendunduse õigusraamistiku²¹⁹, mis muu hulgas paneb aluse paremaks ja tõhusamaks lendundusohutuse tagamiseks, sest Kaitseväge jaoks vajalikud OAT-lennureeglid on kõigile lennuliikluses osalejatele teada ning see tagab parema arusaamise kaitselendunduse olemusest ja selle vajadustest.

Määruse rakendamisel on kaudne mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele. Nagu eespool öeldud, loob kehtestatav määrus õigusraamistiku, mille raames Kaitseväge, samuti Eestis sõjaväelisel väljaõppel osalevad välisriigi relvajõud ning teised liitlaste üksused saavad tegutseda. Eestis on roteerumise korras liitlaste üksused, kes muu hulgas võivad kasutada nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukeid ja nii edasi. Selged reeglid on seega alus ka headele välissuhetele, sest märgatavalt väheneb võimalike vaidluste hulk, mis võivad välissuhteid rikkuda või vähemalt mõjutada neid. See mõju on siiski väike, samuti selle ulatus ja sagedus, sest suhtlemine liitlastega toimub pidevalt.

Selged reeglid annavad panuse ka riigi julgeoleku paremale kaitsmisele, see tähendab, et selle määruse kehtestamine ja rakendamine aitab kaasa riigi julgeoleku kaitsmisele. Kuna aga enamikku kehtestatavatest reeglitest täidetakse juba praegu ja riigi sõjaliseks kaitsmiseks ettevalmistumine toimub pidevalt (see on Kaitseväge üks olulisimatest ülesannetest) ja määrus ei hõlma kogu Kaitseväge tegevust, siis on määruse üldine mõju väike, samuti selle ulatus ja sagedus.

V Määruse rakendamisega seotud tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Määruse jõustumise järel on vaja Kaitseväel läbi vaadata kõik juhendid, käsiraamatud, STJid ja muud dokumendid, mis on seotud kaitselendundusega, et viia need kooskõlla kõnealuse määruse nõuete ja terminoloogiaga. Enim puudutab see õhuväge, teistele struktuuriüksustele on mõju palju väiksem. Tegemist on ühekordse suure mahuga tööülesandega, sest kui kõik asjakohased dokumendid on läbi vaadatud ja vajaduse korral uuendatud, jätkub Kaitseväes igapäevane tegevus. Kuna lendunduses tervikuna tehakse sageli muudatusi, mille tulemusel Kaitseväge peab oma dokumendid viima nendega kooskõlla, siis eelnõust tulenev mõjuulatus on keskmine ja sagedus madal. See ülesanne ei nõua täiendavat tööjõudu, rahalisi vahendeid ega ümberkorraldusi enim mõjutatud struktuuriüksuses, vaid see ülesanne täidetakse jooksvalt.

Uue ülesandena peab Kaitseväge pärast määruse jõustumist välja töötama kaugpilotide koolituse süsteemi, sealhulgas jätkukoolitused, ja korraldama nende isikute, kes praegu käitlevad mehitamata õhusõidukeid, koolituse kaugpilotideks. Nimetatud ülesanne on ka

²¹⁹ Märkusena, et LennSi kohaldatakse Kaitseväge suhtes ainult osaliselt, näiteks § 7² ja selle alusel koostatud määrused ning § 22¹ ja selle alusel koostatud määrus.

kõige mahukam. Ülesanne puudutab enim õhuväge²²⁰ ja luurekeskust, teisi struktuuriüksusi (eelkõige 1. ja 2. jalaväebrigaadi) vähem. Jätkukoolitusi tuleb korraldada nii sageli kui vaja, olenevalt sellest, mis liiki ja kui palju mehitamata õhusõidukeid plaanib Kaitsevägi tulevikus soetada. Mehitamata õhusõidukite kasutamine relvajõududes on hakanud kasvama, mistõttu ei ole veel kõikides riikides, sealhulgas Eestis, välja kujunenud kõiki nõudeid ega ka seda, kui palju neid ja millised need olema peaks.

Näiteks koolituskohana võib kaaluda selleks kursuste tegemist õhuväe väljaõppekeskuses või siis ka Kaitseväe Akadeemias (täiendõppe kursusena). Oluline on koolitada välja koolitajaid, kellel on piisavad teadmised kaugpilootidele vajalikel teemadel. Seda koolitust on võimalik osaliselt teha koos pilootidele mõeldud kursustega, sest osa teemasid kattuvad (nt aeronavigatsiooniga seotud teemad). Seega, kuna määrusest tulenevat ülesannet saab täita mitut moodi, siis on keeruline hinnata, kas Kaitseväes on vaja teha ümberkorraldusi²²¹ ja kas selleks ülesandeks on vaja täiendavat tööjõudu, ja kui on vaja, siis mitu täiendavat töökohta tuleb luua. Ette on näha, et koolitussüsteemi loomisel tekib kulu, kuid selle täpset summat ega suurusjärku ei ole võimalik praegu määrata, sest see sõltub paljudest eespool nimetatud teguritest, ent kõik rahalised kulutused jäävad siiski Kaitseväe eelarve piiresse.

Peale selle on vaja ka teiste 8. peatükis loetletud ametikohtadel töötavate isikute teadmisi ja oskusi hinnata, et kas need vastavad täielikult määrusega kehtestatavatele nõuetele või mitte. Juhul, kui ei vasta, on vaja isik saata täiendkoolitusele. Kuna sellist hindamist tehakse üldjuhul igal aastal, siis ei ole tegemist suurema töökoormusega kui tavaliselt. Muutmist võib vajada ainult hindamismeetod, kui määrusega kehtestatavad nõuded erinevad natuke enne selle jõustumist kehtinud nõuetest.

Uus ülesanne on mehitamata õhusõidukite registreerimine kaitselendunduse registris ja registreeritud mehitamata õhusõidukitele riikkondsuse tunnuse ja kontaktandmete peale kandmine. Tegemist on samuti ühekordse ülesandega, mida iga mehitamata õhusõidukeid omav struktuuriüksus tegema peab. Suurim koormus on selle ülesande täitmisel õhuväel, kes on kaitselendunduse registri volitatud töötleja Kaitseväes. Kui kõik määruse jõustumise ajal olemasolevad mehitamata õhusõidukite andmed on registrisse kantud, kantakse uute, hiljem soetatud õhusõidukite andmed registrisse jooksvalt ja selle tegevuse sagedus on hinnanguliselt madal. Tööülesande täitmine ei nõua täiendavat tööjõudu üheski struktuuriüksuses. Kaitseväl on küll vaja välja töötada kord, kuidas kõik mehitamata õhusõidukeid omavad struktuuriüksused hakkavad registrile andmeid esitama, aga see on ühekordne ülesanne ega vaja täiendavat tööjõudu, raha ega korra kinnitamise järel ümberkorraldusi Kaitseväes. Väike kulu võib tekkida riikkondsuse ja kontaktandmete kleebiste tellimisel, kuid kuna ei ole teada, kui palju mehitamata õhusõidukeid praegu Kaitseväl on, ei ole võimalik hinnata ka kulu suurust. See kulu kantakse Kaitseväe eelarvest jooksva kuluna.

Pärast määruse jõustumist peab Kaitsevägi läbi vaatama oma lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise korra, et viia see vajaduse korral määruse nõuetega kooskõlla.

Kaitseministeerium peab moodustama oma uurimiskomisjoni, mis on uus ülesanne Kaitseministeeriumile. Samuti tuleb koostada komisjoni töökord. Kuna komisjoni määratakse peamiselt teatud osakondadest esindajad, siis ei ole täiendavat tööjõudu vaja. Komisjoni võidakse määrata ka isikuid väljastpoolt Kaitseministeeriumi. Sellisel juhul võib

²²⁰ Märkusena, et õhuväel on teadmised lendunduse korraldusest Eestis, mistõttu on õhuväel oluline roll selle süsteemi väljaehitamisel, kuid lähiajal ei ole õhuväel kavas luua mehitamata õhusõidukite üksust.

²²¹ Näiteks luua eraldi mehitamata õhusõidukite kompetentsikeskus vms.

Kaitseministeerium hüvitada ekspertidele nende sõidukulud, kui nad elavad väljaspool Tallinna. Tekkida võib kulu jääb Kaitseministeeriumi eelarve piiresse. Isikute osalemine komisjoni töös sõltub sellest, kas ja kui palju toimub selliseid intsidente, mida uurib ka Kaitseministeeriumi uurimiskomisjon. Praegune praktika on näidanud, et selliseid intsidente toimub väga harva.

Määruse kehtestamine ei too endaga kaasa organisatsioonilisi muudatusi. Riigile ei too määruse rakendamine kaasa lisakulusid. Kõik vajalikud kulutused jäävad riigieelarve ja Kaitseministeeriumi valitsemisala, sealhulgas Kaitseväge eelarve piiresse. Määruse rakendamisel ei teki tulu riigieelarvesse.

VI Eelnõu terminoloogia

Eelnõus on kasutatud üldjuhul sama terminoloogiat, mida kasutatakse tsiviillennunduses (sh LennSis). Kõik terminid, mille tähendus kaitselendunduses erineb või mida peeti selle eelnõu koostamisel oluliseks defineerida (ja millel puudub LennSis, ELi õigusaktides ja rahvusvahelistes õigusaktides definitsioon), on kirjeldatud seletuskirjas eespool § 2 selgituses (vt lk 6 jj).

VII Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras, välja arvatud §-s 98 nimetatud juhud, kui mõnda nõuet kohaldatakse hiljem. Alates 1. juulist 2020 kohaldatakse eelnõu § 13 punktis 1 viidatud komisjoni määrust 2019/945, sest seda määrust hakatakse ELis kohaldama alates 1. juulist 2020. Juhul kui ei nähtaks ette üleminekuaga, kehtiksid Kaitseväes pärast eelnõukohase määruse jõustumist rangemad nõuded kui tsiviillennunduses.

Alates 2. jaanuarist 2020 kohaldatakse eelnõu § 77 punktis 2 sätestatud nõuet lennuliikluse insener-tehnilise töötaja teadmiste ja oskuste nõuete suhtes. Ka siinkohal on põhjuseks komisjoni määruse 2017/373 hilisem rakendamise aeg võrreldes eelnõukohase Kaitseväge lennundusmäärustikuga.

Paragrahvi 78 lõikes 1 sätestatud nõuet piloodi teadmiste ja oskuste suhtes kohaldatakse alates 1. augustist 2020. Seda põhjusel, et anda nendele pilootidele, kelle teadmised ja oskused võib-olla ei vasta selle määrusega kehtestatavatele nõuetele, aega läbida vajalikud täiendkoolitused või muu selline. Samuti selleks, et Kaitseväge saaks välja töötada välisriigis saadud hariduse tunnustamise korra, mille järel tuleb hinnata nende pilootide, kes on saanud hariduse väljaspool Eestit, hariduse vastavust selle määruse nõuetele ja vajaduse korral korraldada piloodile täiendkoolitus, kui selgub, et tema haridus ei vasta nõuetele.

Eelnõu § 81 ja § 89 lõiget 2 kohaldatakse alates 1. augustist 2020. See tähendab, et eelnõukohase määrusega antakse Kaitsevägele üleminekuaga kaugpilootide koolitussüsteemi väljatöötamiseks ja rakendamiseks ning kaugpilootide kvalifikatsioonitasemete üle arvestuse pidamise juurutamiseks ligikaudu üks aasta alates määruse jõustumisest. Täpsemalt on selgitatud vajadust seletuskirjas eespool.

VIII Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi kaudu kooskõlastamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ja Siseministeeriumile ning arvamuse esitamiseks Kaitsevägele, Kaitseleiidule ja Lennuametile.