

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
KARISTUSÕIGUSE OSAKOND

Viljar Niinepuu

KAITSEVÄE JULGEOLEKUALA RIKKUVATE MEHITAMATA
TSIVIILLENNUVAHENDITE KÄITAJA TEGEVUSE KRIMINALISEERIMINE

Magistritöö

Juhendaja
PhD Andreas Kangur

Tartu 2021

SISUKORD

TÖÖS KASUTATAVAD LÜHENDID.....	3
SISSEJUHATUS.....	4
1. MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI MÕISTE NING LENNUTAMISEKS VAJALIKUD ÕIGUSAKTID JA JUHENDID	12
1.1 Mehitamata õhusõiduki mõiste ja klassifikatsioon.....	12
1.2 Eraelu rikkumised tulenevalt mehitamata õhusõiduki käitamisest ning tsiviilõiguslik vastutus	15
1.3 Mehitamata õhusõiduki käitaja isiku tuvastamine.....	17
1.4 Ülevaade Eestis kehtivast õigusruumist mehitamata õhusõidukite käitamisel.....	18
1.5 Põhiseaduslikkuse Järelevalve kolleegiumi kohtuotsus Kaitseväge korralduse seaduse muutmise seaduse osas	26
1.6 Euroopa määrused 2018/1139, 2019/945 ja 2019/947	28
2. MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI KÄITAJA TEGEVUSE ANALÜÜS	32
2.1 Kaitseväge julgeolekuala kui Kaitseväge valdus.....	32
2.2 Mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse vääртеomenetluslik analüüs	35
2.3 Mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse karistusõiguslik analüüs	37
2.4 Näiteid mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse reguleerimisest Ameerika Ühendriikidest	49
KOKKUVÕTE.....	51
SUMMARY.....	58
KASUTATUD KIRJANDUS.....	64
LISA 1 Potentsiaalsed näited mehitamata õhusõiduki käitaja tegevusest.....	68

TÖÖS KASUTATAVAD LÜHENDID

AvTS	Avaliku teabe seadus
KarS	Karistusseadustik
RSVS	Riigisaladuse ja salastatud välisteabe seadus
KKS	Kaitseväge korralduse seadus
UAV	Unmanned air vehicle
UAS	Unmanned air system
NOTAM	Notice to Airmen

SISSEJUHATUS

Umbes kümnend tagasi oli tsiviilotstarbeliste mehitamata õhusõidukite ehk droonide kasutamine harukordne nähtus. Tänapäeval on nende lennutamine juba igapäevane nähtus ja tegevus ise kogub populaarsust. Tänapäevane tehnoloogia areneb suurel kiirusel ning inimkond käib muutuste ning arengutega samm-sammult ka kaasas. Kui veel aastaid tagasi olid mehitamata õhusõidukite hinnad kõrged ja vahendi soetas üksnes see, kes ka valdkonnast sügavamat huvi tundis, on täna meist igapäevane võimalik soetada mehitamata õhusõiduk ehk droon ja seda üpris taskukohase hinnaga. sest Droonide tootmine on muutunud eraldi tootmisharuks ja neid toodetakse ka massiliselt ning see viib omakorda nende hinnad alla.¹ Lennuvahendi kasutamine ei eelda erilist väljaõpet ning piiratud väljaõppe tulemusel oleme me kõik võimelised seda lennutama ja võimalusel kasutama ka vahendi erinevaid funktsioone. Täna leiavad droonid rakendamist erinevates eluvaldkondades: filmikunstist kullerteenuseni välja.

Mehitamata lennudevahendi integreeritud võimed sõltuvad suuresti vahendi maksumusest ja tootjafirma eripärast. Maksumus seabki piirid nii võimetele, parameetritele ja droonis sisalduvatele sensoritele. Kõige tavapärasem vahend pakub selle kasutajale pildistamist, videopildi salvestamise võimalusi ja ka otseedastust lennust käitaja juhtimisseadmesse, sest tänased droonid on varustatud kaamerate ja muude vastavate seadmetega. Kaasaegsemad seadmed võimaldavad kasutada lisaks eelnevale ka öövaatlus- ja termoseadmeid.

Transpordiamet on väljastanud mehitamata õhusõidukite müügi ja käitamise juhendi, mis on suunatud nii kauplejatele kui ka lõppkasutajale ehk tarbijale, mis reguleerib ära müüja ja käitaja õigused ja kohustused.² Tänapäevane mehitamata õhusõidukite omanikud lennutavad oma vahendeid kas nende lendu registreerimata või siis eelnevalt registreerides. See sõltub suuresti sellest, kas tegu on mittekontrollitava või kontrollitava õhuruumiga. Registreerimata lennu korral on kriteeriumiteks seatud kuni 150m kõrgune ning mittekontrollitav õhuruum ja lend peab toimuma selliselt, et see ei ohustaks ei inimesi, vara või teisi õhusõidukeid, arvestades siinjuures ka lennuliiklusteenindusüksuse poolt antud juhiseid. Kui tegu on aga kontrollitava õhuruumiga ning

¹ Sandor, Z. Challenges caused by the unmanned aerial vehicle in the air traffic management. Periodica Polytechnica Transportation Engineering. 2017. Lk 1

² Mehitamata õhusõidukite (sh droonide) müügi ja käitamise juhend. Tarbijakaitse ja tehnilise järelevalve amet. Lk 4

lennuinfotsooniga, kõrgusega üle 150m, on oluline taotleda enne lennu sooritamist ühekordset lennuluuba.³ Tänaused käitajad võiksid ja peaksid üldiseid eeskirju teadma.

Kiire tehnoloogia areng võib endaga kaasa tuua ka uued varitsevad ohud, mida varem veel ei teadustatud. Tänaused käitajate tegutsemine võib kaasa tuua erinevaid liike õigusrikkumisi. Mujal maailmas on olnud vahejuhtumeid, kus mehitamata õhusõidukite käitajad rikuvad teiste isikute eraelu puutumatus. Sarnaselt füüsilise isiku privaatsuse rikkumisele suunatud vahejuhtumitele on tekkinud ka turvaohud, nagu näiteks droonide lennutamine lennuväljade, haiglate või näiteks sisejulgeolekuasutuste kohal või vahetus läheduses.⁴ Käitajatele suunatud juhendis on välja toodud nõuded pildistamisele ja filmimisele ning lisaks ka selgitused eraviisilise jälitustegevuse kui ka privaatsusnõude rikkumise vältimiseks.⁵

Lennuameti peadirektori on andnud välja üldkorraldusliku ettekirjutuse, mis sätestab ära ajutiselt eraldatud või reserveeritud alad, piirangutega alad ja ka keelualad langevarjuhüpete, motoparaplaanide ja tundliku faunaga alade jaoks. Keelualade all mõeldakse alasid, mille ülelennu sooritamiseks on vaja taotleda enne lendu ühekordset luba.⁶ Samas on olemas ka lennukeelualad, kus drooni lennutaja ei tohiks oma seadet käitada. Väljastatud juhend annab lennutajale ka sellist suunavat infot.⁷ Erinevaid alasid, kus on piiratud või keelatud oma lennuvahendit käitada, on Eestis rohkem. Tänaused alad või tsoonid on määratud eelkõige selle eesmärgil, et tagada ohutu liiklemine Eesti õhuruumis. Kaitseväge julgeolekuala pole otseselt keelualana määratletud, aga oma olemuselt see võiks seda olla. Kaitseväge julgeolekuala võiks olla üks neist nn lennukeelutsoonidest, mille kohal ei tohiks oma mehitamata õhuvahendit lennutada ning alal toimuvat ei tohi jäädvustada.

Tulenevalt Kaitseväge korralduse seaduse (*edaspidi KKS*) §-st 50 on Kaitseväge julgeolekuala Kaitseväge territoorium, Kaitseväge laevad lennuvahendid ja sõidukid ja territoorium, mille Kaitseväge juhataja või tema poolt volitatud ülem on ajutiselt julgeolekualana määratlenud.⁸ Sama seaduse § 51 ütleb, et julgeolekuala peab olema tähistatud selliselt, et see on kõrvalistele isikutele

³ Mehitamata õhusõidukite (sh droonide) müügi ja käitamise juhend. Tarbijakaitse ja tehnilise järelevalve amet. 2020. Lk 5,

⁴ Herrera, Dechant, Green. Technology trends in small unarmed Aircraft systems and counter UAS. A Five Year Outlook.2017. Lk 1

⁵ Käitaja meelespea. Mehitamata õhusõiduki (sh drooni) käitamine. https://www.ecaa.ee/sites/default/files/content-editors/ops/droonid/meelespea_kaitajale.pdf (19.01.21)

⁶ Mehitamata õhusõidukite (sh droonide) müügi ja käitamise juhend. Tarbijakaitse ja tehnilise järelevalve amet. Lk 5, (01.12.2020)

⁷ *Ibidem*

⁸ Kaitseväge korralduse seadus. – RT I, 26.05.2020, 9.

arusaadav. KKS § 53 ütleb, et Kaitseväe territoorium on alaliselt kaitseväe valduses olev territoorium.⁹ Mehitamata õhusõidukitega saab kaitseväe julgeolekuala kohal või selle vahetus läheduses nii mõndagi korda saata. Kaitseväe territoorium sisaldab endas struktuuriüksuse varustust ja relvastust kui ka isikkoosseisu. Kaitseväe alalise julgeoleku kohal või selle vahetus läheduses on võimalik tuvastada ja lugeda üle territooriumil paiknev tehnika ning selle liik ning seeläbi on võimalik määrata üksuse täpne suurus ning analüüsida selle võimeid. Ajutise julgeolekuala osas ülelende sooritades on võimalik jälgida üksuse taktikat erinevates lahinguliikides ning vaadelda struktuuriüksuste tegevuste rutiini. Ülelennu sooritamise või pelgalt eemalt vaatlemisega on võimalik selliselt koguda Kaitseväe osas teavet, mis muidu jääb julgeolekualade tõttu varjatuks ning avalikkuse eest peidetuks. Valdavalt on ala piiritletud ümbritseva aia ning aktiivsete ja/või passiivsete kaitsemeetmetega. Alaline julgeolekuala on vastavalt tähistatud, et tsiviilisikud oleksid teavitatud ja kursis, kui nad lähenemas teadlikult või teadmata mõnele alale. Ajutine julgeolekuala on seotud rohkem väliharjustuste või õppustega, kus struktuuriüksus viibib maastikul ning täidab oma väljaõppelisi eesmärke. Ajutise ala tähistamine on mõnevõrra raskendatud ja keeruline tulenevalt ajutise julgeolekuala suurusega, kuid seda tehakse vastavalt kehtivale korrale.

Tsiviilotstarbelise mehitamata õhusõiduki lennutamine Kaitseväe julgeolekualade kohal on keelatud ning karistatav. Kaitseväe julgeolekuala vastu pole seni otsesid mehitamata lennubahendiga seotud rünnakuid toimunud. Küll aga ei ole Kaitseväe territoorium või ajutised julgeolekualad pääsenud droonide jälgimisest, ülelennutamistest või jäädvustamistest. Väliharjutustel on kaitseväelaste tegevusi jälgitud, õppustel on sooritatud ülelende või jälgitud kas vahetult pea kohal või vahetust lähedusest kaitseväe üksuste tegutsemist. Meetmeid antud tegevuse vastu võib olla mitmeid. Üheltpoolt tõusetub päevakorda tegevuste varjatuse tõstmine, kuid samas tuleb lähtuda julgeolekuala mõistest ning seatud piirangutest võimalike mehitamata lennubahendite kasutamisele.

Mehitamata õhusõiduki käitaja tegevust võib olla keeruline ära hoida, kuna alati ei ole vajalik sooritada julgeolekualast ülelendu, et jäädvustada alal toimuvat. Ka vahendi lennu kõrgus ja kaugus julgeolekualast võib olla erinev. Piisab sellest, kui õigelt lennukõrguselt ja julgeolekualalt eemalt. Kaitseväe üksused suudaksid tuvastada lennubahendi olemasolu üksnes visuaalsel teel, kui õhusõiduk on juba õhus ja julgeoleku ala kohal või selle vahetus läheduses. Tegu ära hoida ei saa,

⁹ Kaitseväe korralduse seadus. – RT I, 26.05.2020, 9.

kuna Kaitseväel oleks raske tuvastada õhusõiduki käitaja algset asukohta ning lennuplaani või - trajektoori. Kaitseväe korralduse seadust on üritatud muuta, mis oleks andnud Kaitseväele suurema pandliikkuse mehitamata õhusõidukite käitajate väljaselgitamiseks ning ajaliselt piiratud varjatud jälgimiseks. Millised aga oleksid sellisel juhul käitaja suhtes rakendatavad sanktsioonid? Kuidas saaks mehitamata õhusõiduki käitaja võtta karistusõiguslikult vastutusele?

Käesoleva uurimistöö eesmärk on välja selgitada võimalused mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse karistusõiguslikuks sanktsioneerimiseks, kui isik peaks lennutama mehitamata õhusõidukit Kaitseväe julgeoleku ala kohal või selle vahetus läheduses alal toimuva tegevuse jäädvustamise eesmärgil.

Autor on seadnud uurimisküsimused alljärgnevalt:

1. Milline on tänane õigusruum mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse reguleerimiseks?
2. Millised on seadusandluses väljatoodud sanktsioonid mehitamata õhusõiduki käitajale, kes olenemata keelust kasutab vahendit julgeoleku ala kohal või selle vahetus läheduses?
3. Millised oleksid tänased põhjused mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse kriminaliseerimiseks?
4. Kuidas tuleks täiendada tänast karistusseadustikku, et mehitamata õhusõiduki käitaja tegevus oleks kuriteona reguleeritud?

Käesolev uurimistöö on koostatud kvalitatiivset uurimisviisi kasutades. Kvalitatiivses uurimisviisis keskendutakse konkreetse objekti või valdkonna süvaanalüüsile, andes vastuseid küsimustele „miks“ ja „kuidas“.¹⁰ Töö koostamisel on autor uurimismeetodina rakendanud kvalitatiivset sisuanalüüsi, mida kasutatakse tekstide sisu või kontekstiliste tähenduste uurimiseks ning selle tulemusel on võimalik koostada uuritavast teemast põhjalik kirjeldus.¹¹ Kvalitatiivse sisuanalüüsi all mõistetakse ka üldises mõistes paindlikke protseduure teksti sisu või kontekstiliste tähenduste uurimiseks.¹² Samamoodi on võimalik läbi sisuanalüüsi koguda nii sõnalisi kui arvulisi andmeid.¹³ Autor on siinjuures tutvunud teemaks vajaliku seadusandlusega valdkonnapõhiselt temaatika sisulisemaks uurimiseks ning mõistmiseks. Seadusandluse lahkamise juures on

¹⁰ Öunapuu, L. Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes. Taru Ülikool. 2014. Lk 51-53

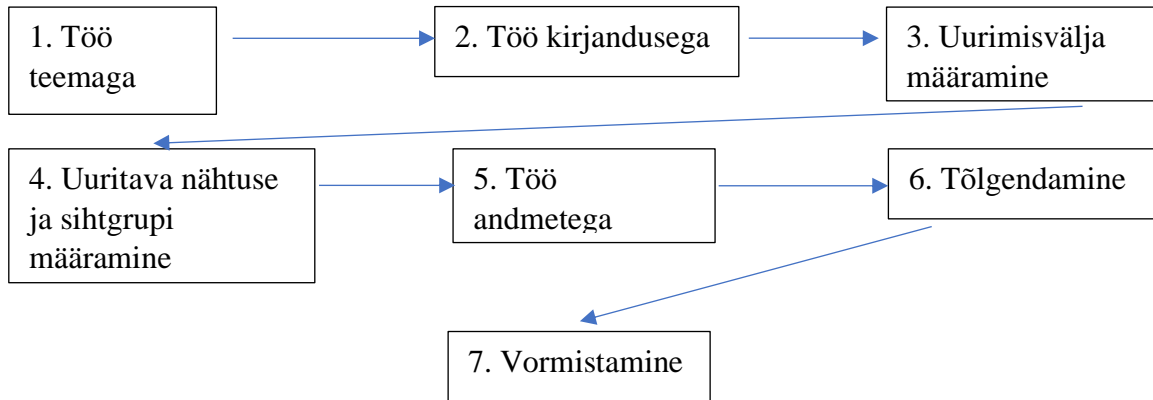
¹¹ *Ibidem*, lk 160-162

¹² Kvalitatiivne sisuanalüüs. <http://samm.ut.ee/kvalitatiivne-sisuanalyys> (01.02.2021)

¹³ Öunapuu, L. Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes. Taru Ülikool. 2014. Lk 160

piiritletud seda väärtemenetluse ja karistusõiguse valdkonnaga ning mehitamata õhusõidukeid ja selle käitamist reguleeriva valdkonnaga.

Uurimistöõ ülesehitus on sarnane väljundikesksele uurimisprotsessi mudelile.



Joonis 1 Väljundikeskse uurimisprotsessi mudel käesoleva uurimistöõ lõikes¹⁴

Käesolev valdkond sai valitud tulenevalt uurimistöõ autori enda poolt reaalelulisest praktikast ja kogemustest. Töö autor keskendub töös uurimisprotsessi enda struktuurile ja võimalike etappide loogilisele järjestusele. Tööd alustati temaatika tutvumisega üldiselt taustalt konkreetsemale, luues hiljem läbi seadusandluse suurem taustsüsteem. Teemast tulenevalt koondas autor esialgu vastavasisulisi materjale mõistmaks mehitamata õhusõidukite valdkonda sügavamalt. Praktilised kogemused suunasid vastavasisuliste uurimisküsimuste sõnastamiseni. Uurimisvälja määramisel täpsustas autor uurimisprobleemi ja töö eesmärgi, millest tulenevalt seati paika ka neli uurimisküsimust.

Uuritava nähtuse ja sihtgrupi juures otsustas autor keskenduda karistusõiguslikule analüüsile. Valdav osa antud valdkonna õigusnorme on seotud küll väärtemenetlusega, kuid antud sihtgrupi valik on seotud just mehitamata õhusõidukite vales kohas käitamisest tingitud karistusõiguslike sanktsioonidega. Väljunditeks antud protsessi raames nimetatakse uurimisprotsessi etappides tehtud toimingute tulemusi. Iga etapi väljundid on aluseks järgmisesse etappi sisenemiseks ja selle läbimiseks. Mehitamata õhusõidukite teoreetilise baasi loomine on antus töös aluseks, et minna edasi drooni käitaja tegevuse karistusõiguslikku analüüsi.¹⁵

¹⁴ Öunapuu, L. 2014. Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes. Taru Ülikool. Lk 79-80

¹⁵ *Ibidem*, lk 79

Töö andmetega ehk õigusnormidega algas peale teooria osa kirjutamist, kui olulisemad allikad ja drooniga seonduv teave oli selge. Selleks, et analüüsida mehitamata õhusõidukite temaatikat karistusõiguslikus vallas, oli vaja eelnevalt selgeks teha, kuidas täna reguleeritakse drooni käitamise valdkonda ning millised on tänased võimalikud tulemid vahendi valesti lennutamise vallas või et kas seda on üldse kuidagi reguleeritud. Kui väärteomenetluse õigusnormid olid olemas, võttis autor ette karistusseadustiku võimalikud seonduvad paragrahvid ja uuris, kas tegu, mille osas on väärteomenetluses sanktsioon, on võimalik täita süüteo koosseis ka karistusõiguse osas.

Seejärel asus autor saadud tulemusi tõlgendama ja uurima, et mida tuleks muuta, et mehitamata õhusõiduki käitamise tulemusel tegu oleks karistatav ka kriminaalmenetluses. Tõlgendamise tulemusel formuleerisid ettepanekud kehtiva seadusandluse muutmiseks ning täiendavate uurimistööde koostamiseks. Kõige eelneva lõpptulemusel vormistati käesolev uurimistöö ühtseks tervikuks.

Uurimismeetodina kasutatakse käesolevas töös ka dokumendianalüüsi, uurides ja analüüsides siinjuures seadusi, määrusi ja uurimisvaldkonnaga seotud artikleid sisulisemalt. Dokumendianalüüs meetodina võib ühelt poolt täiendada teisi meetodeid ja olla uurimistöö raames mõeldud andmekogumiseks. Dokumendi analüüs saab olla täiesti iseseisev uurimismeetod.¹⁶ Töö koostamisel on autor kasutanud teooria erinevaid allikaid mehitamata õhusõidukite vallast, et koondada teema sissejuhatuseks ja mõistmiseks vajalikud materjalid. Teksti andmed võivad siinjuures pärineda erinevatest dokumentidest, uuritavate omaloomingust, teadusartiklitest või võimalikest meediaväljaannetest.¹⁷ Erinevate dokumentide all peab autor silmas ka kehtivat seadusandlust, kus on ära reguleeritud mehitamata õhusõiduki käitamine ning vahendi väärkasutamisest tulenevad sanktsioonid lennubahendi käitajale.

Töö esimeses peatükis tutvustab autor esmalt mehitamata õhusõiduki mõistet ning selgitab seda, kuidas tänapäeval mehitamata õhuvahendeid jaotatakse ning millised on keskmise kasutatava mehitamata õhuvahendi omadused. Esimeses peatükis tutvustatakse põgusalt drooni käitaja tsiviilvastutuse teemat ning lahatakse ja tutvustatakse Eestis kehtivaid regulatsioone. Esimeses peatükis lahatakse ka Kaitseväge seotud seaduseid ja määruseid, mis on olulised, kui drooni käitaja peaks oma lennubahendit kasutama kaitseväge julgeoleku kohal või selle vahetus läheduses.

¹⁶ Laherand, M.-L. Kvalitatiivne uurimisviis. OÜ Sulesepp. 2010. Lk 258

¹⁷ *Ibidem*, lk 258-260

Töö teises peatükis kajastab autor esmalt mehitamata õhusõiduki käitaja lubamatu tegevuse tagajärjel toimepandud väärtegude koosseise. Seejärel toob autor välja võimalikud käitaja tegevusest tulenevad süüteoosseisud karistusseadustikust. Sama peatüki raames kajastab autor ka teiste riikide seadusandlust ning toob välja näiteid, kuidas on mehitamata õhusõidukite rikkumisi sanktsioneeritud ka mujal.

Kolmandas peatükis toob töö autor välja järeldused tänase kehtiva seadusandluse baasil ning teeb ettepanekuid karistusseadustiku teatud paragrahvide täiendamiseks tulenevalt mehitamata õhusõiduki käitamise alaste süütegude osas.

Antud valdkonnas on kirjutatud 3 magistritööd. Tartu Ülikoolis on Priit Tõnisson kaitsnud oma magistritöö 2019. aastal. Tõnisson keskendub oma töös mehitamata õhusõiduki käitaja isiku tuvastamise raskustele tulenevalt sellest, et võimalikke droonide lennutajaid on raske kui mitte võimatu tuvastada ning et iga ülelend või isiku kohal hõljumine ei ole veel privaatsusõiguse riivamine või rikkumine. Samamoodi toob töö autor välja põhjalikumalt isikuõiguste rikkumise temaatika ning tutvustab erinevaid tsiviilõiguslikke väljakutseid, mis tulenevad just droonide lennutajate vahendi valesti käitamisest.¹⁸

Teise uurimistöö koostas ja kaitses Marek Matiisen Sisekaitseakadeemias, kus töö autor keskendub siseturvalisuse alastele ohtudele ja nende maandamisele. Matiisen liigitab droonidest tulenevad ohud juhtumi- ja asukohapõhisteks ning toob välja, et need on enamjaolt ka omavahel seotud. Juhtumipõhisteks ohtudeks nimetab ta salakaubavedu (nt kinnipidamisasutuste territooriumile tungimine, piiriülene vedu jne). Veel toob ta välja droonide rakendamist terrorismiakti täideviimiseks. Järgmise valdkonnana toob ta välja intsidendid õhuruumis, lennuväljade ja lennukite läheduses lendamise.¹⁹ Viimase valdkonnana toob ta välja pahatahtliku ja illegaalse jälgimise, kuna tänased droonid on mehitatud seadmete ja sensoritega, mis suudavad ka eemalt ja distantilt jäädvustada asukohti, tegevusi. Magistritöö autor jõuab oma töö lõpus mitmele järeldusele, millest olulisemaks peab Eesti riigil sihi puudumist mehitamata õhusõidukite valdkonna ärakasutamisel. Samamoodi toob ta välja, et valitsus ei ole analüüsinud droonidest tulenevaid ohte ja sellest võib ka järeldada, et vastumeetmeid, mida saaks või tuleks rakendada, on

¹⁸ Tõnisson, P. Tsiviildrooni käitaja isiku tuvastamise raskustest tingitud õiguslikud väljakutsed tsiviilõiguse näitel. Tartu Ülikool, 2019, lk 39

¹⁹ Matiisen, M., 2019. Magistritöö. Mehitamata lennuvahenditega seotud siseturvalisuse alased ohud ja nende maandamine muutavas keskkonnas. Sisekaitseakadeemia. 2019. Lk 20-22

tänases õigusruumis keeruline teha, sest puudub konkreetne arengukava või strateegiline plaan droonide haldamiseks.²⁰

Kolmas uurimistöo on koostatud Annika Lauki poolt Tartu Ülikoolis. Antud töö on suunatud piirirežiimi tagamise uurimisele Eesti Vabariigis, kuid üks osa tööst keskendub sisejulgeolekule ning ohule, mis võib tuleneda mehitamata õhusõidukite käitamisest. Mehitamata lennubahenditele suunatud tööosa keskendub rohkem korrakaitseadustest tulenevatele erisustele, kuidas saaks mõjutada drooni lennutajat. Lauk on öelnud, et droonidega on võimalik tekitada riigisisest märkimisväärset kahju läbi võimalike kombineeritud rünnakute julgeolekuasutuste vastu, kasutades selleks vajadusel lõhkeainet või keemilist vahendeid jne. Magistritöö autor leiab, et julgeoleku vaatest oleks mõistlik teatud sisejulgeolekuga seotud objektide kohal kehtestada õhusõidukite käitamise mõistes alalised keelualad.²¹

Kaitseväge Akadeemias on rakenduskõrghariduse taseme õppurid kirjutanud selles valdkonnas kokku 5 tööd. Tööde koostamisel on keskendutud valdavalt mehitamata lennubahendite kasutamisele luure teostamise vahendina, kaudtule ja õhutuletoetuse sihitamisele sihtmärgile kui ka muudele sarnastele võimalustele Kaitseväes. Luuretegevus kui üks lahingufunktsioone on lahingutegevuse planeerimisel ja juhtimisel üks olulisemaid faktoreid. Plaanides õnnestumine eeldab põhjalikku olukorradeadlikkust ja seda saab tagada koos läbimõeldud luurega.²² Kaitseväge Akadeemia kadetid on uurinud, kuidas üks või teine mehitamata lennubahend toetaks kaitsvate või pealetungivate tegevuste eelset või lahingutegevuse toimumise ajal ülema olukorradeadlikkust ning mida see tähendaks ressursiplaneerimise vaatevinklist.

Teine uuritud suund puudutab õhutuletoetuse sihitamise valdkonda kui ka suurtükiväge tuletellimise temaatikat. Uuritud on töödega seda, kuidas oleks võimalik tsiviilkäibes kasutatavat drooni kasutada tänaste kaud- ja õhutuleüksuste tuletoetuse tellimiseks. Tsiviilkäibes kasutatav droon on piisavalt täpne andmaks olulist infot vastase avastamisel ja tema asukoha määramisel.

Üheks uurimissuunaks on olnud ka see, kuidas mõjutada tsiviilkäibes olevaid mehitamata lennubahendeid Kaitseväes olemasolevate käsitule relvadega ning uurimistöo tulemusel on tuvastatud kasutatava relvastuse omadused ja eripärad droonide hävitamisel.

²⁰ *Ibidem*, lk 23-24

²¹ Lauk, A. 2018. Magistritöö. Piirirežiimi tagamine Eesti Vabariigis. Tartu Ülikool. Lk 58-60

²² Mõts, E. 2010. Eesti Kaitseväge maaväge lahingutegevuse alused. Kaitseväge Ühendatud Õppeasutused. Taktika õppetool. Lk 90-94

1. MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI MÕISTE NING LENNUTAMISEKS VAJALIKUD ÕIGUSAKTID JA JUHENDID

1.1 Mehitamata õhusõiduki mõiste ja klassifikatsioon

Mehitamata õhusõidukiks võib nimetada õhusõidukit, millel puudub piloot ning mille juhtimine toimub tehnilisi abivahendeid kasutades või eelprogrammeeritud lennuna autonoomselt.²³ Lennundusseaduse § 5 lõige 5 nimetab drooniks ebaharilike omadustega õhusõidukit, mille käitamine erineb tavapäraste õhusõidukite käitamisest hoolduse, lennuomaduste või piloteerimise poolest.²⁴ Lennuameti peadirektori üldkorralduslik ettekirjutus nimetab õhusõidukiks ka mehitamata õhusõiduki ning seetõttu tuleb mehitamata õhusõiduki käitamisel kohaldada õhusõiduki käitamiseks sätestatud nõudeid.²⁵ Euroopa Komisjoni määrus 2019/947 võtab käsitlusele mõiste „mehitamata õhusõiduki süsteem“, milleks on mehitamata õhusõiduk ise ning lisaks selle kaugjuhtimisseadmed. Käitajana defineeritakse füüsilist või juriidilist isikut, kes käitab üht või mitut õhusõiduki süsteemi.²⁶

Kaitseväge terminiandmebaasis nimetatakse mehitamata õhusõidukit ka MÕS-iks.²⁷ Mõistete alaselts võib jaotada neid veel RPV (*remotely piloted vehicle*) või siis RPAS (*remotely piloted vehicle system*).²⁸ Lisaks eelnevale on mehitamata õhusõidukit defineeritud kui jõuallikaga õhusõidukik, mis kasutab õhumasse, et püsida õhus ja suudab lennata autonoomselt eelprogrammeeritud plaani alusel või on kaugjuhitav maapealsest juhtimispunktist ja see on ühekordselt või mitmekordselt kasutatav, suutes vedada endaga kaasas vajadusel surmavat liiki lahingmoona.²⁹ Viimane definitsioon viitab rohkem sellistele vahenditele, mida kasutavad erinevate riikide relvajõud või kaitsejõud. Rahvakeeli kutsutakse mehitamata lennuvahendeid ka droonideks. Peale drooni kasutatakse levinult ka *unmanned air vehicle* ehk UAV või *unmanned air system* ehk UAS.³⁰ Mehitamata õhusõiduki all mõistetakse ka lennuvahendit, mille füüsilisse juhtimisse lennuvahendi pardal ei sekku konkreetselt füüsiline isik ning mis on võimeline ise lendama atmosfääris ja

²³ Transpordiameti kodulehekülj. <https://www.ecaa.ee/et/lennundustehnika-ja-lennutegevus/mehitamata-ohusoidukid-sealhulgas-droonid> (viimati külastatud 22.01.2021)

²⁴ Lennundusseadus. – RT I 10.12.2020, 14.

²⁵ Lennuameti peadirektori 09.06.2015 üldkorralduslik ettekirjutus nr 33

²⁶ Euroopa komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta [L 2019152ET.01004501.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/947/20190320) (viimati vaadatud 20.03.2021)

²⁷ MILITERM (22.01.2021)

²⁸ NATOTerm (23.01.2021)

²⁹ Bone, E. Bolcom, C. 2013. Unmanned Aerial Vehicles: Background and Issues for Congress. lk 12-15

³⁰ Custers, B. The Future of Drone Use Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives. Leiden University. 2016 lk 23

väljaspool käitaja nägemisulatust.³¹ Vahendeid on nimetatud ka väiksemat liiki satelliitideks. Tegu ongi sisuliselt piloodita lennuvahendiga, mida juhitakse distantsilt, kasutades selleks erinevaid juhtimisvahendeid.³²

Mehitamata õhusõidukeid jaotatakse vastavalt parameetritele nagu näiteks võimsus, lennukaugus, kandevõime, lennukõrgus, mootori tüüp ja tõukejõud.³³ Õhusõidukeid jaotatakse ka mikro UAV-deks ehk MAV-ideks, nano-UAV-deks ehk NAV-ideks, väikesteks UAV-deks ehk SUAV-d.³⁴

Lisaks jaotatakse mehitamata õhusõidukid *fixed wing* ehk fikseeritud tiibade või *rotary wing* ehk multirootori põhimõttel kaheks.³⁵ *Fixed wing* UAV-d sarnanevad välimuselt tavapärasele lennuvahenditele ning tulenevalt nende efektiivsest aerodünaamilisusest on võimalik neid kasutada suurema kiiruse ja kõrguse juures. Fikseeritud tiibadega mehitamata lennuvahendid on pigem ehituselt suuremad ja on erinevate organisatsioonide kasutuses, samamoodi rohkem maamõõtmises, põllumajanduses ning keskkonnakaitsega seotud tegevustes ja ka teistes valdkondades nagu PPA, Kaitsevägi, teiste riikide relvajõud jne. Suuremad mehitamata lennuvahendid kasutavad elektrimootori asemel teisi erinevaid kütuseid ning nende lennukaugus on juba oluliselt suurem – üle 300km.³⁶

Multirootoril põhinevaid mehitamata lennuvahendeid iseloomustab nende ülesehituse keerukus, rootorite arv kui ka väiksem lennukaugus ja -aeg.³⁷ Multirootoril põhinevaid vahendeid kasutatakse pigem tsiviilotstarbelistel eesmärkidel nagu nt fotograafia, geodeesia, filmikunst, või ka sisejulgeolekus või Päästeametis hädaolukordade lahendamisel, kadunud isikute otsimisel.³⁸

Mehitamata õhusõiduk koosneb peamiselt kolmest osast, millest esimene osa on õhusõiduk, teine külge monteeritud sensorite komplekt ja muud vahendid ning kolmandaks osaks nimetatakse juhtimisvahendit või pulti, mis on käitajale mõeldud vahendi manageerimiseks õhus.³⁹ Põhikomponendiks on alati õhusõiduk ise, mis on kas fikseeritud tiibadega või siis roortitiibadega

³¹ Uekwitz, A., Yang, M., Dean, P., Drone Industry Report. „I“s In The Sky. Equity Research. 2016. Lk 4

³² Cho, G. Unmanned Aerial Vehicles: Emerging Policy and Regulatory Issues. Journal of Law, Information and Science, Vol 22, issue 2. 2013. Lk 201-204

³³ Arjomandi, M. Classification Of Unmanned Aerial Vehicles. 2006 lk 24

³⁴ Cho, G. Unmanned Aerial Vehicles: Emerging Policy and Regulatory Issues. Journal of Law, Information and Science, Vol 22, issue 2. 2013. Lk 203

³⁵ Haijev, C., Soken, H. E., Vural, S. Y. State Estimation and Control for Low-Cost Unmanned Aerial Vehicles. Springer Cham, Switzerland, 2015. lk 8-15

³⁶ Davis, L. E. Armed and dangerous? UAVs and U. S. Security, California, RAND Corporation. 2014. Lk 2-6, 10-12

³⁷ Uekwitz, A., Yang, M., Dean, P., Drone Industry Report. „I“s In The Sky. Equity Research. 2016. Lk 4

³⁸ *Ibidem*, lk 5

³⁹ Gupta, G. S. Ghonge, M. M. Jawandhiya, P. M. Review of Unmanned Aircraft System (UAS). 2013. Lk 1647.

ning millele on kinnitatud õhukõusmiseks, lendamiseks ja vahendi maandamiseks vajaminev platvorm.⁴⁰

Õhusõiduki muudab eriliseks see, et vahendi juhtimisseadmelt on võimalik seda kas vahetult juhtida või eelprogrammeerida kogu eesseisev ülesanne alustades vahendi õhukõusmisest, mööda marsruuti lendamisest kuni vahendi naasmise ja maandumiseni käitaja juures. Lennuvahendi maandumine ei pea seejuures toimuma otseselt käitaja juures või lennu alustamise paigas, vaid juba eelprogrammeeritud asukohas. Tänapäevasemad vahendid võimaldavad seada õhusõidukile täiendavaid ülesandeid, mille täitmine jääb eelnevalt programmeerides juba õhusõiduki enda kanda.⁴¹ Täna on võimalik mehitamata lennudevahendit juhtida lisaks puldile ka nutiseadmega (nt nutitelefon või tahvelarvuti), millesse tuleb installeerida eelnevalt vahendi kasutamiseks vajaminev tarkvara.⁴²

Siinkohal tuleb ära märkida, et vahendi käitaja on jätkuvalt ka ise olulisim komponent, kes ise programmeerib seadme, jälgib selle liikumist ning vajadusel korrigeerib ja suunab ülesande täitmist.⁴³ Enamus droone on varustatud GPS-iga, mis suudavad intelligentselt jälgida oma liikumist ning ühenduse katkemisel juhtimisseadmega, liikuma tagasi oma algsesse asukohta. Kaasaegsemad vahendid on varustatud ka ultraheli kaugusanduritega, termoseadmetega ning videopildi otseülekande võimalusega internetti, avardades sellega käitaja võimalusi.⁴⁴

Aasta-aastalt tehnoloogia areneb ning mehitamata õhusõidukite vaheline piir hägustub. On olemas vaba aja veetmiseks mõeldud lennudevahendid, professionaalsed lennudevahendid ja eelmise kahe vaheline klass. Täna vaba aja veetmiseks mõeldud mehitamata lennudevahendid on tehnoloogia arenedes üha enam liikumas professionaalsete lennudevahendite klassifikatsiooni suunas.⁴⁵ Täna lennudevahendid ei kannu veel inimesi, kuid lähitulevik võib tuua ka selles osas muutusi, kuna tehnoloogia areneb kiirelt ning internetist on leitavad pildid ja videod, kus drooni peal istub piloot, kes kasutab täna mehitamata lennudevahendit õhusõidukina.⁴⁶ Lennudevahendid muutuvad täpsemaks ja vastupidavamaks, suutes kanda üha enam varustust. Sarnaselt lennudevahendi arengule

⁴⁰ Cho, G. Unmanned Aerial Vehicles: Emerging Policy and Regulatory Issues. *Journal of Law, Information and Science*, Vol 22, issue 2. 2013. Lk 203

⁴¹ *Ibidem*, lk 201-204

⁴² Uekwitz, A., Yang, M., Dean, P., Drone Industry Report. „I“s In The Sky. Equity Research. 2016. Lk 6

⁴³ Barnhart, R. K. Introduction to Unmanned Aircraft Systems. 2012. Lk 17-28

⁴⁴ Uekwitz, A., Yang, M., Dean, P., Drone Industry Report. „I“s In The Sky. Equity Research. 2016. Lk 6-7

⁴⁵ *Ibidem*, lk 7-9

⁴⁶ Szikora, V. New dangerous practice on the horizon? Legal aspects of drone usage. University of Debrecen. 2017. lk 16.

kasvab tehnoloogia arenguga ka õhusõiduki aku vastupidavus, mis on varasemalt seadnud vahendi käitajale olulisi piiranguid. Keskmise lend kestis umbes 30 minutit. Kõiki lisaseadmeid rakendades väheneb ka lennuaeg. Tänapäevane taskukohane mehiteamata õhusõiduk nagu Mavic 2 Enterprise Advanced, mis tuli 2021. aasta esimeses kvartalis müüki, võimaldab kasutada ka nüüdseks soojuskaamerat isikute tuvastamiseks poolkinnises ja kinnises metsas.⁴⁷ Selliseid vahendeid saaks rakendada näiteks Päästeametis kadunud isikute otsingul kinnisel maastikul või PPA-s piirikontrollis piiririkumiste võimalikul tuvastamisel.

Tulenevalt sellest, et mehiteamata õhusõidukite hulk õhuruumis kasvab aasta-aastalt, tekib üha suurem vajadus nende tegevuse ja kasutamise reguleerimiseks, sest päevakorda kerkib aina enam vahendi käitamise ohutus ümbritsevale keskkonnale, õhuruumi kasutamine mingisuguste objektide kohal või vahetus läheduses.⁴⁸ Mehiteamata õhusõiduki lennutaja ehk käitaja peab peale vahendi soetamist tutvuma Eestis kehtiva seadusandluse ning erinevate juhenditega, et oma tegevusega kehtiva korraga mitte vastuollu minna. Samamoodi on päevakorras ka privaatsusõiguse tagamine käitamisega seotud mittepüütavate ehk kõrvaliste isikute suhtes.⁴⁹ Valdavalt on välja toodud, et mehiteamata õhusõiduki käitamisel on rikutud käitaja ümber olevate isikute õigust privaatsusele. Samas, vähe on räägitud sellistest rikkumistest, kus mehiteamata õhusõiduki käitaja on rikkunud ja mõne Eestis oleva keeluala õhuruumi.

1.2 Eraelu rikkumised tulenevalt mehiteamata õhusõiduki käitamisest ning tsiviilõiguslik vastutus

Iga lennutamine ei ole veel kellegi õiguste rikkumine. Lennuvahendi lennutamise eesmärk võib olla käitajail erinev. Kes tegeleb sellega hobikorras ja kasutab vahendit looduse või ümberkaudse keskkonna filmimiseks või pildistamiseks, kes kasutab vahendit selleks, jälgida välja valitud alal tegutsemist. Mehiteamata õhusõidukite varustus ja selle kvaliteet on paranenud ning see võimaldab kasutada vahendeid üha laiemal eesmärgil ja vastavalt käitaja soovidele.⁵⁰ Vahendid leiavad kasutust ka põllumajanduses, kus mehiteamata õhusõidukitega sooritatakse maa-aladest ülelende ning jälgida kinnistutel toimuvat. Sõltuvalt ala kaugusest, kuhu vahend lendama peaks, võib see

⁴⁷ Mavic 2 Enterprise Advanced. <https://droon.ee/toode/mavic-2-enterprise-advanced/> (viimati külastatud 02.02.2021)

⁴⁸ Uekwitz, A., Yang, M., Dean, P. Drone Industry Report. „I“s In The Sky. Equity Research. 2016. Lk 3

⁴⁹ Cho, G. Unmanned Aerial Vehicles: Emerging Policy and Regulatory Issues. Journal of Law, Information and Science, Vol 22, issue 2. 2013. Lk 202

⁵⁰ Sein, G. Jurist selgitab drooniõigust: teise isiku piilumine pole Eestis karistusseadustiku järgi kuritegu. Maaleht. 2018. <https://maaleht.delfi.ee/artikkel/83234417/jurist-selgitab-droonioigust-teise-isiku-piilumine-pole-eestis-karistusseaduse-jargi-kuritegu> (viimati külastatud 27.04.2021)

üle lennata kinnistute, mis otseselt käitajale endale ei kuulu. Mehitamata lennuvahendid võimaldavad edastada reaalsajas ülekannet IT seadmetesse, filmida alal toimuvat, seejuures koos heliga.⁵¹ Tulenevalt vahendite rohkusest on esile kerkimas ka üha enam lennuvahenditega seotud vahejuhtumeid: erinevat liiki õnnetused, mis võivad tekitada kahju kinnisvarale kui ka inimestele, kahjustada või hävitada kellegi vallasvara, rikkumised, mis on seotud lennukeelualades lendamisega või sinna tungimisega.⁵² Vahejuhtumeid on olnud erinevaid ning üks märkimisväärseid on Dubai lennujaama juhtum 2016. aastal.⁵³

Isikuandmete kaitse seaduse eesmärk on kaitsta isikuandmete töötlemisel füüsilise isiku põhiõigusi ja -vabadusi, eelkõige õigust eraelu puutumatusel.⁵⁴ Samamoodi ütleb ka Eesti Vabariigi põhiseadus, et igapäev on õigus perekonna- ja eraelu puutumatusel.⁵⁵ Mehitamata õhusõiduki käitaja võib teadmatusel üpris lihtsasti rikkuda kellegi isikuõigusi, kuigi eesmärgiks võib olla esmajoonel huvilennundus, ümbruskonna pildistamine või enda tarbeks filmimine. Aasta-aastalt kasvab nende rikkumiste arv, mis puudutab mehitamata õhusõidukeid ja inimeste eraelu. Sellest tulenevalt kasvab üha enam vajadus antud valdkonna reguleerimiseks.⁵⁶

Mehitamata lennuvahendi käitaja ei pea täna veel enne igat lendu võimalikust filmimisest või pildistamisest kedagi teavitama. Küll aga tuleb tal järgida isikuandmete töötlemisest tulenevaid piiranguid, sest andmete töötlemine on lubatud üksnes seaduse alusel ja jäädvustamisel puudutatud isiku nõusolekul. Kui lennuvahend peaks kellegi kinnisasja kohal lendama, ei saa kinnistu omanik keelata tema kinnistu kohal ära ka sel põhjusel, et see teda häirib.⁵⁷ Enda tarbeks jäädvustamisel ei kerki otseselt eraelu puutumatus teema üles. Häiritud isikul on keeruline tõestada, et lennuvahend ühelennu korral just teda filmis, kui seda videofaili kuskil internetis ei avaldata. Küll aga juhtub see siis, kui jäädvustus laetakse see interneti üles ning tehakse see kõigile kättesaadavaks.

Teise isiku privaatne jälgimine ehk piilumine ei ole karistusseadustiku järgi otseselt kuritegu. Privaatõiguse rikkumine võib olla samas käitaja teadlik tegevus. Pidev volitusteta jälgimine

⁵¹ Cho, G. Unmanned Aerial Vehicles: Emerging Policy and Regulatory Issues. *Journal of Law, Information and Science*, Vol 22, issue 2. 2013. Lk 202-206

⁵² Konnangath, S. Drone laws and regulations in UAE. *Court Uncourt*. Vol 6, issue 1. 2019. Lk 3

⁵³ 2016. aastal leidis Dubai lennuväljal aset vahejuhtum, kus mehitamata õhuvahendit lennutati lennuvälja kohal. Vahejuhtum tipnes lennujaama sulgemisega üheks tunniks ning 22 lennu ärajäämisega.

⁵⁴ Isikuandmete kaitse seadus. – RT I, 04.01.2019, 11.

⁵⁵ Eesti Vabariigi põhiseadus. – RT I, 15.05.2015, 2.

⁵⁶ Cho, G. Unmanned Aerial Vehicles: Emerging Policy and Regulatory Issues. *Journal of Law, Information and Science*, Vol 22, issue 2. 2013. Lk 201-204

⁵⁷ Sein, G. Jurist selgitab drooniõigust: teise isiku piilumine pole Eestis karistusseadustiku järgi kuritegu. *Maaleht*. 2018.

võib vastata mõnele jälitustoimingule, mida on lubatud teha üksnes kohtulikul loal.⁵⁸ Mehitamata õhusõidukiga filmimist võib käsitleda eraviisilise jälitustegevusena, kui see on korduv ja selle eesmärk on koguda isiku osas andmeid. Karistusseadustiku § 137 lõige 1 sätestab ära eraviisilise jälitustegevuse süüteo koosseisu ja ütleb, et tegu on seadusliku õigusega jälitustegevusega, kui isikul puudub selleks vastav luba ja ta teeb seda teise isiku osas andmete kogumise eesmärgil.⁵⁹

Vastavalt vajadusele on kinnisasja omanikul õigus oma kinnisasja kaitsta jõuga, kui tema valduse suhtes tarvitatakse omavoli. Omavoliks nimetatakse kinnisasja valdaja nõusolekuta seadusevastaselt asja valduse ehk tegeliku võimu rikkumist ja rikkumisena võib tuua ka mehitamata õhusõiduki käitamise kellegi kinnisasja kohal.⁶⁰ Kinnisasja omanik võib leida, et tema õigust privaatsusele on rikutud. Sellisel juhul oleks tegu lepinguvälise võlasuhtega ning kannatanult on õigus pöörduda õigusvastase kahju hüvitamise nõudega kohtusse. Samas tuleb siinjuures vaadata otsa olukorrale, et mehitamata õhusõiduki hävitamine on küll võimalik, aga üksnes siis, kui see tekitaks kinnisasjal kellegi või millegi suhtes ohuseisundi ning sellisel juhul eksisteeriks kinnisasja valdaja suhtes hädaseisund, mis eeldab endas ohule reageerimist. Kui aga hädaseisundit ei oleks ning kinnisasja omanik hävitaks ilma igasuguse põhjusega drooni, võib drooni käitajal tekkida kahju hüvitamise nõue hävitaja suhtes ja saaks pöörduda kohtusse.

1.3 Mehitamata õhusõiduki käitaja isiku tuvastamine

Magistritöö eesmärk on küll tegeleda julgeolekualade ning mehitamata õhusõidukitega, kuid siinkohal teeb töö autor kõrvalepõike tsiviilõigusliku vastutuse valdkonda, et tuua välja käitaja tuvastamise keerukus, alustades sellest tasandist, sest tuvastamise probleemid jätkuvad ka julgeolekualade kohal või vahetus läheduses. Priit Tõnisson on jõudnud oma töös järeldusele, et veel täna on mehitamata õhusõidukite käitamise reguleerimine puudulik ning et puuduvad efektiivsed meetmed igakordseks käitaja tuvastamiseks.⁶¹ Tõnisson toob ka oma töös välja, et tänane Eesti Vabariigi territooriumil kehtiv loasüsteem ei taga veel tõhusat võimalust mehitamata õhusõiduki käitaja igakordseks tuvastamiseks sündmuskohal. Pigem on võimalik tagantjärele sündmusele võimalik reageerida ja aladel, kus isikul on lennu registreerimise kohustus. Tõnisson

⁵⁸ Sein, G. Jurist selgitab drooniõigust: teise isiku piilumine pole Eestis karistusseadustiku järgi kuritegu. Maaleht. 2018

⁵⁹ Karistusseadustik. – RT I, 03.0.3.2021, 3

⁶⁰ Sein, G. Jurist selgitab drooniõigust: teise isiku piilumine pole Eestis karistusseadustiku järgi kuritegu. Maaleht. 2018.

⁶¹ Tõnisson, P. Tsiviildrooni käitaja isiku tuvastamise raskustest tingitud õiguslikud väljakutsed tsiviilõiguse näitel. Tartu Ülikool, 2019, lk 39

jõudis ka järeldusele, et loakohustuslikust alast välja jääval alal on võimaliku käitaja tuvastamine ebatõenäoline, sest sellisel juhul ei jää lennutajast jälge maha ning tagantjärele on isiku tuvastamine raskendatud.⁶² Osad struktuuriüksused nagu näiteks Viru Jalaväepataljon ja Kalevi Jalaväepataljon või siis Kuperjanovi Jalaväepataljon ja 2. jalaväebrigaadi tagalapataljon jäävad loakohustuslikust alast oma alalise julgeolekualaga välja. Kui isik lendu ei registreeriks, oleks käitaja järeltuvastamine keeruline. Sntud juhul lihtsustaks käitaja tuvastamist üksnes see, et lennutaja on oma lennu eelnevalt registreerinud ning võimaliku lähedal lendamise või ülelendamise korral oleks võimalik tuvastada käitaja andmed tagantjärele.

Küll aga muudab käitaja tuvastamise raskemaks veelgi enam asjaolu, et ajutised julgeolekualad on rajatud poolkinnisele või kinnisele maastikule ja nendest Lennuametit eelnevalt ette ei teatata, et antud alade kohal vastavalt keeluala kehtestataks.

1.4 Ülevaade Eestis kehtivast õigusruumist mehitamata õhusõidukite käitamisel

Droonide arvukuse kasv sunnib üha rohkem mõtlema, kuidas tuleks täna seda valdkonda paremini reguleerida. Eestis on suunatud mehitamata õhusõidukite käitajatele erinevaid voldikuid ja regulatsioone, kus on ära täpsustatud info, millal on vaja oma drooni lennutamiseks taotleda luba. Luba peab taotlema kontrollitud õhuruumis ja seda mistahes kõrgusel. Kontrollitud õhuruumid on Tallinna, Tartu või Ämari lähialad. Lisaks tuleb taotleda luba lennuinfotsoonis käitamiseks ja samamoodi mistahes kõrgusel. Lennuinfotsoonidena on kehtestatud Pärnu, Kärkla või Kuressaare.⁶³ Kui drooni lennutaja soovib vahendit käitada väljaspool eelpool nimetatud alasid, on luba vaja siis, kui tegu on mittekontrollitud õhuruumiga ning käitaja soovib lennutada oma vahendit kõrgemal kui 150m maa- või merepinnast.

Samamoodi tuleb taotleda luba käitamiseks alade kohal, millele on seatud piirangud või kui on tegu ajutiselt eraldatud või broneeritud motoparaplaanide aladega. Piirangualaks nimetatakse piiritletud õhuruumiriigi maa-ala või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine või nende käitamine on piiratud eritingimustel. On seatud 3 püsivat piiranguala: Piiriala, Vilsandi ja Matsalu. Lisaks on seatud ajutised piirangualad, mis aktiveeritakse NOTAM⁶⁴ teadetega. Aktiveeritud piirangualas võib toimuda üksnes militaarne lennutegevus. Kui ajutised piirangualad ei ole

⁶² Tõnisson, P. Tsiviildrooni käitaja isiku tuvastamise raskustest tingitud õiguslikud väljakutsed tsiviilõiguse näitel. Tartu Ülikool, 2019, lk 39-42

⁶³ Kontrollitav õhuruum. <https://www.ecaa.ee/et/lennundustehnika-ja-lennutegevus/mehitamata-ohusoidukid-sealhulgas-droonid/uhkordne-luba> (viimati külastatud 14.03.2021)

⁶⁴ NOTAM teade aeronavigatsiooniline teade õhus opereerivatele sõidukitele. Antud teateid uuendatakse igal täistunnil AIP süsteemis ehk lennundusteabe kogumikus. <https://droon.ee/lennundusteave/> (viimati külastatud 01.04.2021)

NOTAM teadete alusel aktiveeritud, võib mehitamata lennubahendeid käitada alas piiranguteta kuni 150m kõrguseni.⁶⁵ Lennutamise keeld on seatud konkreetselt lennuväljade läheduses käitamisele ning ka muudele keelualadele, mis on ENR, AIP lisades või on kehtestatud NOTAM teatega.⁶⁶

Kui käitaja soovib kasutada oma vahendit alas, kus tal tuleb taotleda lennuluuba, tuleb loa saamiseks pöörduda Transpordiameti poole. Väljastatud luba on küll ühekordne, kuid see ei vabasta käitajat olukorrast, kus alad, mis nõuavad loa taotlust, tuleb tal sellegipoolest seda uuesti teha. Lennutamisel kooskõlastatud alal eeldab see käitajapoolset aktiivsust lennuliiklusteenindusüksuse teavitamisel lennu alustamisest kui ka lõpetamise osas.⁶⁷ Kui käitaja soovib mehitamata õhuvahendit kasutada kontrollitavas õhutsoonis, tuleb taotlus käitamiseks esitada 3 tööpäeva enne võimalikku lennutamist. Kui aga käitajal on plaan rakendada drooni kõrgemal kui 150m maapinnast, on käitamistaotluse esitamise tähtaeg 7 tööpäeva enne võimalikku lennutamist. Taotluse esitamisel tuleb olla valmis esitama andmeid on lennuplaani osas.

2016. aastal tekitati Tallinnas piirkond nimega tsoon 9, mis on suuresti seotud Tallinna Lennuvälja ja selle lähiümbrusega. Tsoonis nr 9 on kehtestatud tingimustel lubatud käitada mehitamata õhusõidukit ilma eelneva Transpordiameti ja vastutava lennuliiklusteenindusüksuse kooskõlastuseta.⁶⁸ Tulenevalt uutest kehtivatest Euroopa määrustest kehtestatakse Eesti territooriumil alates 01.07.2021 uued geograafilised alad lennuohutuse, turvalisuse, eraelu puutumatusse või keskkonnakaitsest tulenevatel põhjustel ning Tallinna ümbruses olev Tsoon 9 kaotab selle järgselt kehtivuse.⁶⁹

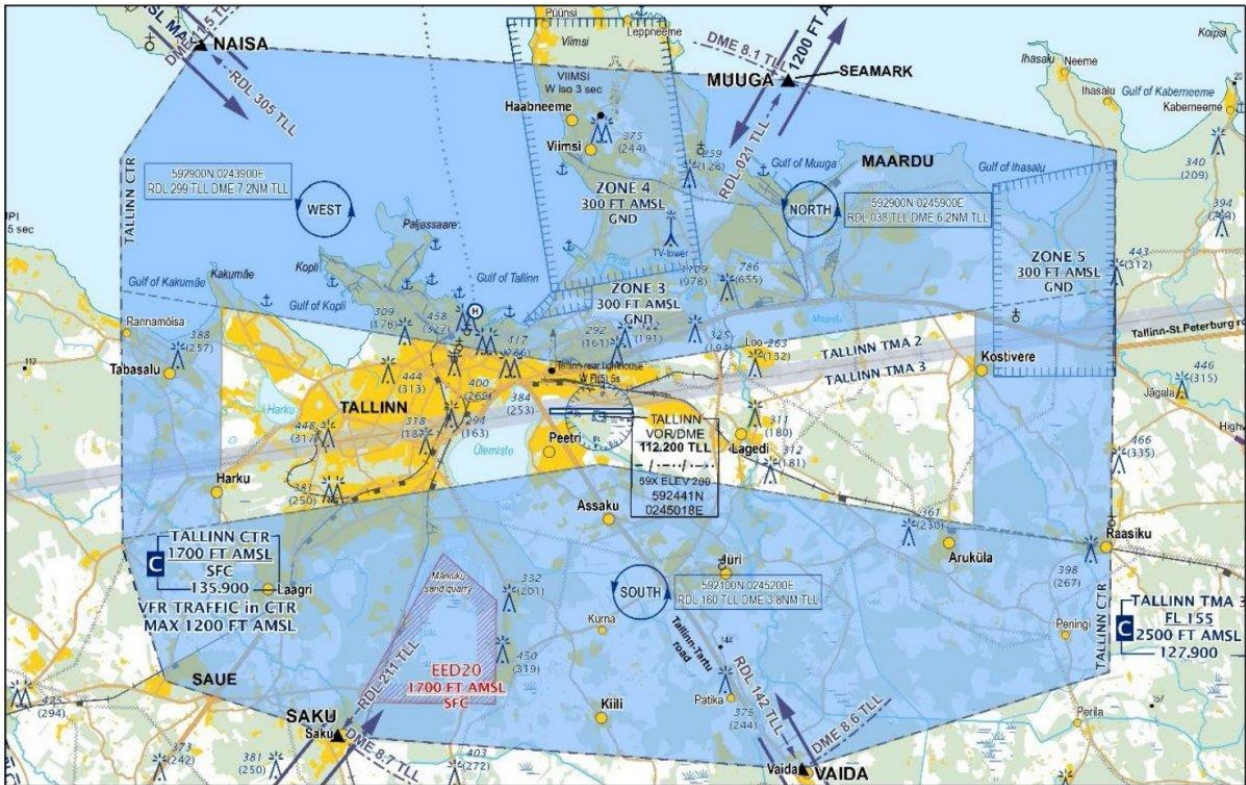
⁶⁵ Kontrollitav õhuruum. <https://www.ecaa.ee/et/lennundustehnika-ja-lennutegevus/mehitamata-ohusoidukid-sealhulgas-droonid/uhekordne-luba> (viimati külastatud 14.03.2021)

⁶⁶ AIP on Eesti lennundusteabe kogumik, mis on mõeldud kasutamiseks lennunduspersonalile lendude planeerimiseks Eesti õhuruumis ja lennuväljadel kohalike ja rahvusvaheliste lendude osas. NOTAM on aeronavigatsiooniteade kõikidele õhus toimetavatele sõidukitele. NOTAM teateid uuendatakse igal täistunnil. <https://aim.eans.ee/et/tooted> (viimati külastatud 27.04.2021)

⁶⁷ Kontrollitav õhuruum. <https://www.ecaa.ee/et/lennundustehnika-ja-lennutegevus/mehitamata-ohusoidukid-sealhulgas-droonid/uhekordne-luba> (viimati külastatud 14.03.2021)

⁶⁸ Tsoon 9. 2016. <https://www.ecaa.ee/et/lennundustehnika-ja-lennutegevus/mehitamata-ohusoidukid-sealhulgas-droonid/tsoon-9> (viimati vaadatud 14.03.2021)

⁶⁹ Mehitamata õhusõidukite EK liukub edasi. Transpordiamet. https://www.ecaa.ee/et/uudised/mehitamata-ohusoidukite-ek-rakendusmaaruste-joustumine-lukub-edasi-kuni-01072021?fbclid=IwAR0s369-kdprebkoNyNncMfPQjim753uncxB_HJaX4rueQ_CeQ3iNdITLQ



Joonis 2 Tsoon 9 Tallinnas ⁷⁰

2020. aastal hakkasid kehtima muudetud nõuded mehitamata õhusõiduki käitamiseks. Mehitamata õhusõidukid jagatakse kolme kategooriasse: *certified*, *specific* ja *open*. Reguleerimise muudatuste alusel tuleb mehitamata õhusõiduki käitaja, kelle vahend omab selliseid sensoreid mis suudavad jäädvustada informatsiooni või teha ülekannet oma lennust, registreerida oma vahend *open* klassis. Lennuvahendi registreerimisel saab lennuvahend omale kordumatu registreerimistunnistuse, mille alusel on võimalik vahendi käitajat tuvastada. ⁷¹ Lennuvahendi pilootidele hakkab alates 01.07.2021 kehtima lennuvahendi käitamise alane koolitusnõue. Olgugi et Euroopa Liidus ei ole liikumisega probleeme, tuleb droni lennutamisel sellegipoolest taotleda asukohariigi lennuametilt oma droni lennutamiseks kooskõlastust lähtuvalt selle riigi reguleerimisest ning erinevatest kehtestatud piirangu- ja keelualadest.

Lennuliikluse reguleerijate ehk lennuliiklusteenindusüksuse ülesanne on eelkõige reguleerida lennuliiklust õhus. Reguleerijad võivad neid vahendeid küll lennuväljade vahetus läheduses näha, kuid neil puudub võimalus käitajatega kontakteerumiseks. Mehitamata õhusõidukeid on lennutatud

⁷⁰ Tsoon 9. 2016. <https://www.ecaa.ee/et/lennundustehnika-ja-lennutegevus/mehitamata-ohusoidukid-sealhulgas-droonid/tsoon-9> (viimati vaadatud 14.03.2021)

⁷¹ Euroopa komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta [L_2019152ET.01004501.xml](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/947/2019152ET.01004501.xml) (europa.eu)

tsiviillennuväljade vahetus läheduses, mis on tekitanud ohu õhkuotõusvatele ja maanduvatele lennukitele.⁷² Samamoodi võib drooni väärkasutus viia selleni, et oskamatus selle juhtimisel võib lõppeda kas kellegi vara kahjustamisega või halvimal juhul ka kellegi vigastamisega või isegi surmaga.⁷³

Selleks, et oma mehitamata lennuvahendit lennutada, peab selle käitaja olema kursis valdkonda puudutava olulisema seadusandluse ja kehtivate juhenditega. Sarnaselt Euroopa erinevatele riikidele, on ka Eesti Vabariik mehitamata lennuvahendite osas kehtestanud teatud normid ja eeskirjad, mis kuuluvad kõigile käitajatele üheselt järgimisele ja ka täitmisele.

Eestis on olulisemaks lennundusega seonduvaks õigusaktiks Lennundusseadus, mille eesmärk on reguleerida lennundustegevust ja korraldada lennundusjulgestust ning tagada lennuohutust.⁷⁴ Käesolev seadus sätestab ära õhusõiduki mõiste. Lennundusseaduse (edaspidi LennS) § 5 lg 1 defineerib õhusõiduki kui õhu vastumõjul atmosfääris püsivat aparaati. LennS § 5 lg 5 sätestab ära erinevat iseloomu õhusõidukite definitsiooni, kus lennuomadustest ja piloteerimisest tulenevalt nimetatakse neid ebaharilike omadustega õhusõidukiks. Sellesse kategooriasse lahterduvad ka mehitamata õhusõidukid ehk droonid.⁷⁵ Lennuameti peadirektor on oma üldkorraldusliku ettekirjutusega täpsustanud mehitamata õhusõiduki mõistet, öeldes, et tegu on piloodita õhusõidukiga, mille juhtimine toimub tehnilisi abivahendeid kasutades või eelnevalt programmeeritud lennuna.⁷⁶ Nimetatud täpsustus annab mõista, et võimaliku mehitamata lennuvahendi omanik ja lennutaja peab arvestama oma vahendi käitlemisel lennundusseaduses sisalduvate sätetega, mis on sarnaselt mõeldud õhusõidukile üldisemalt.

2015. aastal andis majandus- ja taristuminister välja määruse nr 24, mis sisaldas endas riigisiseseid lennureegleid ja erandeid ning erisusi ja seda kõike tulenevalt Euroopa Komisjoni rakendusmääruses nr 923/2012 sätestatud lennureeglitest. Nii Euroopa Komisjoni kui ministri määrusega reguleeriti esmaselt ära mehitamata õhusõidukite valdkond Eestis. Tänaeks kehtetus määruses täpsustati mehitamata õhusõiduki jaoks nii ühekordse loa taotlemist ning lennujuhtimisüksuselt loa saamist kui ka käitamist mittekontrollitavas õhuruumis lennukõrguse

⁷² Sandor, Z. Challenges caused by the unmanned aerial vehicle in the air traffic management. Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 2017, lk 3-6

⁷³ Võistlusteks kasutavad mehitamata õhusõidukid võivad selle käitamisel saavutada lennukiiruse kuni 160 km/h, mis võib inimesega kokkupuutel olla inimesele fataalsete tagajärgedega.

⁷⁴ Lennundusseadus. – RT I, 10.12.2020, 14.

⁷⁵ Lennundusseadus. – RT I, 10.12.2020, 14.

⁷⁶ Lennuameti peadirektori üldkorralduslik ettekirjutus 09.06.2015 nr 4.1-7/15/33. § 1 lg 2. https://www.ecaa.ee/sites/default/files/uke_mos_nr33_2015.pdf (viimati külastatud 03.03.2021)

mõistes. Sellega juhiti tähelepanu ka ohule inimese elule, varale ja teistele õhusõidukitele, mis võib tekkida vahendi valesti käitamisest.⁷⁷ Oht teistele õhusõidukitele on seotud konkreetselt mehitamata õhuvahendi käitamisega lennuväljadel või selle vahetus läheduses.

Tallinna lennuväli on tihedaima lennuliiklusega piirkond Eestis. Vabariigi Valitsuse määrus nr 240 sätestab ära Eesti õhuruumi kasutamise ja lennuliikluse teenindamine Tallinna lennuinfopiirkonnas, kuid antud dokument ei reguleeri võimalike mehitamata õhusõidukite liiklust lennuvälja vahetus läheduses.⁷⁸

Lennuameti peadirektori on oma ettekirjutusega ära reguleerinud mehitamata õhusõidukite käitamise, võttes arvesse siinjuures ka Eesti õhuruumi kasutamist ja lennuliikluse teenindamist Tallinna lennuväljal ja selle vahetus läheduses. Lennuameti peadirektor on näinud ohtu dronide arvu kasvamises ja võimalike ohustenaariumide tekkeks riiklikult oluliste objektide vahetus läheduses. Lennuameti peadirektor on välja toonud, et et Euroopa komisjoni rakendamismäärusega 923/2012 kehtestati ühised lennureeglid aeronavigatsiooni protseduuridele ja teenustele, kuid määrusega jäeti reguleerimata just mehitamata õhusõidukite valdkond ning otsustamine ja reguleerimine jäeti pigem liikmesriikide siseriiklikuks ülesandeks. 2012. aastal ei olnud mehitamata õhusõidukid sedavõrd populaarsed ning päevakajalised, et seda valdkonda tulnuks Euroopa tasandil tollal reguleerida.⁷⁹

Kaitseväes on käskkirjaga vastu võetud lennundusmäärustik, mis reguleerib Kaitseväes kasutatavate mehitamata õhusõidukite käitamist. Määrus sisaldab endas nõudeid mehitamata õhusõidukitele, selle hooldamise põhimõtteid kui ka käitamise ja kaitselennunduse nõudeid. Määruse kohaselt jagatakse õhusõidukeid mehitatud ja mehitamata vahenditeks. Tulenevalt §-st 3 jagatakse lennuvahendit mehitatud ja mehitamata vahenditeks ning viimased omakorda veel kolme erinevasse kategooriasse. Käesolevas määruses klassifitseeritakse mehitamata õhusõidukeid Kaitseväe siseselt. Esimesse klassi kuuluvad vahendid, mis kaaluvad kuni 25kg, lendavad umbes

⁷⁷ Majandus- ja taristuministri määrus nr 24. Riigisisised lennureeglid ja erandid ning erisused komisjoni rakendusmääruses nr 923/2012 sätestatud lennureeglitest. <https://www.riigiteataja.ee/akt/131032015004> (viimati külastatud 01.02.2021)

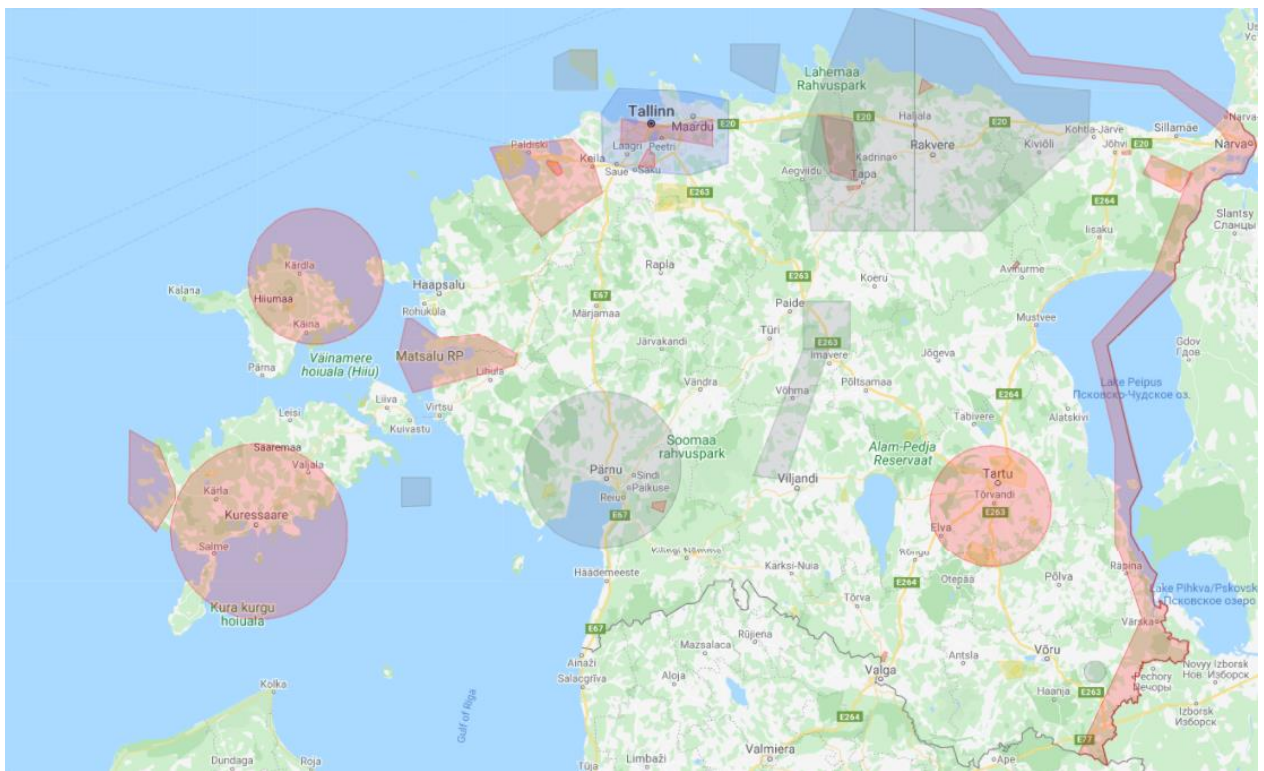
⁷⁸ Vabariigi Valitsuse määrus nr 240. Eesti õhuruumi kasutamise ja lennuliikluse teenindamine Tallinna lennuinfopiirkonnas. <https://www.riigiteataja.ee/akt/128032013004> (viimati külastatud 02.02.2021)

⁷⁹ Lennuameti peadirektori 09.06.2015 üldkorralduslik ettekirjutus nr 33. https://www.ecaa.eu/sites/default/files/uke_mos_nr33_2015.pdf (viimati külastatud 03.03.2021)

120m kõrgusel maa- ja merepinnast ning neid kasutatakse sellisel kõrgusel ja kaugusel, et see on käitajale silmaga nähtav.⁸⁰ Tänaused tsiviildroonid klassifitseeruksid just esimesse klassi.

Kaitsevägi kasutab mehitamata vahendeid eelkõige luuretegevuse läbiviimiseks, millest edasised ülesanded võivad olla kas kaitsva või ründava iseloomuga. Kõik sõltub vahendi võimest ja etteantud parameetritest. Tehtud lõputöödest selgub, et vahendeid saaks eesmärgipäraselt ära kasutada kaudtule- ja õhutoetuse relvade täpses tulejuhtimises sihtmärki kui ka erinevate taseme taktikaliste üksuste luuretegevuse läbiviimisel. Vaadates tänaseid konfliktipiirkondi, kasutab ka potentsiaalne vastane mehitamata õhuvahendeid samadel eesmärkidel.

Kaitseväe ja Kaitsealiidu alalised julgeolekualad on piirkonniti teada. Kaitseväe suuremad üksuste paiknemisalad jäävad Jõhvi, Tapa, Võru, Tallinna ja Ämari piirkondadesse. Lisaks eelnevalt on Kaitseväl ka muid asukohti, mis on julgeolekualana kaitstud passiivsete kui ka aktiivsete väekaitsemeetmetega ning vastavalt ka julgeolekualana tähistatud.



Joonis 1 Lennukeelutsoonid Eestis⁸¹

Roosa ja sinisega tähistatud alad on alad, kus lennutamiseks on vaja taotleda reeglina mehitamata õhusõiduki käitamiseks luba. Siniselt tähistatud alad on lennuinfotsoonid. Näiteks Tallinn ja selle

⁸⁰ Kaitseväe lennundusmäärustik. – RT I, 22.10.2019, 2.

⁸¹ Drooniäpp. <https://drooni.app> (viimati külastatud 27.04.2021)

lähiümbrus, Rakvere ja Tapa piirkond, Pärnu ja osa Kesk-Eestist. Sinisel alal loa saanu võib käitada oma drooni kuni 60m kõrgusel. Kõrgemal lendamiseks või käitamiseks läheb vaja eriluba. Roosaga on välja toodud alad on kontrollitud õhuruumid, kus luba tuleb taotleda mitu päeva ette.⁸²

Tapal paiknevad erinevad 1. jalaväebrigaadi üksused ning alaline julgeolekuala koos võimaliku Tapa Keskpõlügenil paikneva harjutusväljaga on valdavalt keelutsoonina kaetud ning käitaja peab taotlema alas lennutamiseks luba. Tallinnas paiknevad näiteks Kaitseväe ja Kaitseliidu Peastaabid, Mereväebaas koos Vahipataljoniga ning Küberväejuhatuse koos Staabi- ja sidepataljoniga. Tallinn on keelutsooniga kaetud ning mehitamata õhusõiduki käitaja peab oma vahendi lennutamiseks taotlema eraldi luba.

Keilast edelasse jäävasse lennukeelutsooni jääb Ämari lennuväli, mille territooriumil paiknevad juba täna erinevad Kaitseväe üksused. Lisaks Ämari piirkonnale jääb loodesse, lennukeelutsooni sisse, ka Paldiski linn koos Kaitseväe alalise julgeolekualaga.

Pärnu linna vahetus läheduses paiknevad Toetuse Väejuhatuse erinevad üksused ning linnas sees asub Kaitseliidu Pärnu malev. Pärnu linn kui ka selle lähiümbrus on seatud lennukeelualaks. Pärnu linna kohal on samuti olemas kehtestatud lennukeelutsoon ja see katab ära veel seni Pärnus paikneva Toetuse Väejuhatuse alalise julgeolekuala.

Tartu linnas paiknevad erinevad Kaitseväe ja Kaitseliidu struktuuriüksused. Tartu kesklinnas paiknevad Kaitseväe Akadeemia ja Tartu malev oma erinevate asukohtadega. Lisaks võib nimetada Raadi piirkonna kompleksi. Tartu vahetus läheduses Luunjas paikneb 2. jalaväebrigaadi staap. Tartu linn ja selle lähiümbrus on seatud teatud määral sarnaselt Tallinnaga lennukeelualaks. Lisaks Kaitseväe objektidele paikneb Tartu vahetus läheduses ka Tartu lennuväli.

Kaitseväe harjutusväljadena on kontrollitava õhuruumi sees Kaitseväe Keskpõlügen, Sirgala harjutusväli kui ka Ämari ja Paldiski lähedal paiknev Klooga harjutusväli. Küll aga on piirangute ala alt välja jäänud Võrust läänes asuv Nursipalu harjutusväli.

Kontrollitavast õhuruumist on välja jäänud näiteks ka Jõhvi ja Võru linnad, kus Jõhvis paiknevad Viru ja Kalevi jalaväepataljon. Võrus paiknevad Kuperjanovi jalaväepataljon ning 2. jalaväebrigaadi Tagalapataljon. Antud territooriumitel on veel teisigi üksuseid. Kõik eelpool nimetatud üksused omavad linnaku põhiselt alalist julgeolekuala ning nende linnakute

⁸² Drooniäpp. <https://drooni.app> (viimati külastatud 27.04.2021)

territooriumil paiknevad allüksuste tehnika ja varustus. Samamoodi hõlmab julgeolekuala endas isikkoosseisu kui ka erinevaid julgeolekuala objekte.

Siinkohal tuleb ära nimetada ka Kaitseliit oma malevatega üle Eesti. Suuremates piirangualades on malevate staabid olemas, kuid väiksemates linnades nagu Viljandi, Rapla, Jõgeva, Võru, Põlva jne ei oma enda kohal võimalikku tsooni või ruumi, kuigi ka neist linnades paiknevad Kaitseliidu üksused. Kaitseväge ja Kaitseliidu üksuste aadressid on avalikult Kaitseväge ja Kaitseliidu internetis leiduvatel kodulehekülgedel olemas.⁸³ Need üksused, kelle julgeolekualad paiknevad tsoonides, kus tuleb oma mehitamata õhusõiduki lend eelnevalt registreerida, omavad oluliselt paremaid võimalusi käitaja tuvastamiseks ning vastutusele võtmiseks.

Kaitseväge korralduse seadus reguleerib Kaitseväge alalise või ajutise julgeolekualal või selle läheduses toimuvat. Julgeolekuala on üldjuhul tähistatud vastavalt eeskirjadele, et sellele lähenevat isikut oleks võimalik visuaalsel teel teavitada. Kaitseväge korralduse seaduse § 52 lg 1 ütleb, et julgeolekualal ei tohi viibida.⁸⁴ Alalistel ja ajutistel julgeolekualadel on kõrvalistel isikutel keelatud loata viibida. Näiteks rahuaja üksuse alalise julgeolekuala on aiaga piiritletud ja vastavate siltide märgistatud. Tähistatud julgeolekuala on kaetud lisaks mehitatud valvemeeskondadele ja passiivsete meetmetega. Ala on tõkestatud maismaalt selliselt, et füüsiliselt on territooriumile raske ligi pääseda ja alal toimuvat jälgida. Kaitseväge korralduse seaduse § 52 lg 3 alusel loetakse julgeolekualal viibimiseks ka selle kohal või riigikaitse ülesannetega sadamas ratastel või muul veermikul maapinnaga kontaktis liikuva sõiduki, õhusõiduki või muu lendava seadme või veesõiduki või muu ujuvvahendi, sealhulgas osaliselt või täielikult automaatse või kaugjuhitava sõiduki või vahendi kasutamist.⁸⁵ Nimetatud õigusnormist saab järeldada, et mehitamata õhusõiduki käitamine Kaitseväge alalise või ajutise julgeoleku ala kohal on tegu julgeolekualal viibimisega. Alal viibimine on seotud käesoleva õigusnormi mõistes kas füüsiliselt alal viibimise või selle ala kohal lendamisega. Väliharjutustel paiknevad üksused on oma paiknemisala piiritletud vastavalt korrale ning alale lähenedes teavitatakse lähenevaid isikuid vastavalt ning suunatakse eemale.

Alaline kui ka ajutine julgeolekuala on seotud ka selle kohal paikeva õhuruumiga. Keeld territooriumil viibida tähendab ka seda, et julgeolekuala kohal ei tohiks samuti viibida. Ajutisel

⁸³ www.mil.ee ja www.kaitseliit.ee aadressid sisaldavad mõlemad struktuuriüksuste ja nende allüksuste nimetusi kui ka reaalseid asukohti. Kaitseväge üksuste asukohad on avalik teave.

⁸⁴ Kaitseväge korralduse seadus. – RT I, 26.05.2020, 9.

⁸⁵ *Ibidem*

Julgeolekualal paikevat isikkoosseisu või tehnikat võimalik tulenevalt maastiku iseärasustest keerulisem jälgida, sest poolkinnine või kinnine maastik pakub head varjet maismaa või õhust vaatluse eest. Tänapäevaste mehitehnikate võimed on erinevad ning kvaliteetset jäädvustust või otseedastust on võimalik teha ka kõrgemalt õhust ning julgeolekualast oluliselt kaugemalt ja eemalt.

1.5 Põhiseaduslikkuse Järelevalve kolleegiumi kohtuotsus Kaitseväge korralduse seaduse muutmise seaduse osas

7. märtsil 2019. aastal jättis Eesti Vabariigi President välja kuulutamata Kaitseväge korralduse seaduse muutmise seaduse, kuna President leidis, et see ei ole kooskõlas Põhiseadusega. Nimelt leiti, et seaduse §-i 54¹ lõikeid 1 ja 2 muutes ja täiendades saab Kaitseväge õiguse julgeolekuala kaitseks olulisel määral õigusi juurde. Edasilükkamatul juhul kõrgendatud ohu väljaselgitamiseks ja tõrjumiseks saaks Kaitseväge varjatult kontrollida isikuandmeid riigi, kohaliku omavalitsuse või muu avalik-õigusliku või eraõigusliku juriidilise isiku andmekogust. Samamoodi tekiks õigus kasutada konspiratsioonivõtteid ja variandmeid isiku varjatud jälgimiseks.⁸⁶ President leidis, et isikute varjatud jälgimine, ka piiratuna kuni 24h kestvusega, võib endaga kaasa tuua Põhiseaduse § 26 ehk perekonna ja eraelu puutumatuse, § 33 ehk kodu puutumatuse ja § 43 ehk sõnumite saladuse sätestatud õiguste rikkumise. Õiguste andmine Kaitsevägele olnuks ebaproportsionaalne, riivates üsna olulisel määral tsiviilisikute põhiõigusi. Kaitseväge korralduse seaduse muutmise seadusega saanuks Kaitseväge sekkuda tsiviilisikute põhiõigustesse ja ka põhivabadustesse avaliku korra kaitsmisel, kusjuures võimalike uute volitustega oleks Kaitseväge saanud teavet hankida sarnaselt julgeolekuasutustele.⁸⁷ Seega leidis President, et Kaitsevägele lisaõiguste juurdeandmine tsiviilisikute kontrollimise näol on põhiõiguste riive.

Põhiseaduskomisjon on leidnud, et seadusemuudatuse eesmärgiks on Kaitseväge ajutiste julgeolekualade parem kaitsmine võimalike ohtude eest.⁸⁸ Otsuses toodi välja, et Kaitseväge omab juba täna isikuandmete varjatud töötlemise volitusi, seda ka kriminaalmenetluses kui ka kaitseväge luure otstarbel ning andmete kogumisel saaks aidata ka Välisluureamet. Põhiseaduskomisjon ja riigikaitsekomisjon leidsid oma vastuses, et kaitseväge korralduse seaduse muutmise seadus on

⁸⁶ RKPJK lahend 5-19-38 lk 1

⁸⁷ *Ibidem*, lk 1-3

⁸⁸ *Ibidem*, lk 4

põhiseadusega kooskõlas. Leiti, et muudatus suurendaks kaitseväeluure efektiivsust kui ka ajutiste julgeolekualade kaitse efektiivsust.⁸⁹

Õiguskantsler on samas asjas leidnud, et Kaitseväge korralduse seaduse muutmise seadus on põhiseadusega kooskõlas, öeldes, et põhiõiguste riive Põhiseaduse § 26 alusel on lubatav ülekaaluka põhiseadusliku väärtuse kaitseks ehk riigi julgeoleku kaitsmiseks.⁹⁰ Samamoodi leiab ta, et vaidlusalune seadusemuudatus alusel ei saa Kaitseväge ulatuslikult tsiviilisikute põhiõigustesse sekkuda ja kui sekkutakse, siis piiratud kujul ja nende isikute taustakontrolli, kes võivad ohustada otseselt Kaitseväge julgeolekuala. Juurde antavad õigused võimaldavad Kaitseväel potentsiaalset tekkivat ohtu ise hinnata ning tagada operatiivselt oma isikkoosseisu, varustuse, objektide ja territooriumi kaitse.⁹¹ Siinkohal on oluline just isikkoosseisu ja varustuse kaitse, sest tulenevalt avaliku teabe seaduse §-st 35 lõikest 1 ja punktist 4 on teave relvastuse ja varustuse osas asutusesiseseks teabeks tunnistatud. Õiguskantsler leidis ka, et seadusemuudatus ei võimalda sekkuda isikute põhiõigustesse ning võimaldab üksnes ohu tekkimise korral ohuna tuvastatud isikuid lühiajaliselt jälgida.

Kaitseväge julgeolekualade kaitsmine on Kaitseväge pädevuses. Julgeoleku tagamine ei ole niivõrd Sõjaväepolitsei ülesannete hulka kuuluv, kuid julgeolekuga seonduv ülesanne on suunatud rohkem Kaitseväeluurele. Kuigi seaduse muudatus räägib konkreetset julgeolekualal olevate isikute jälgimisest, tuleb välja tuua tõsiasi, et ka mehitamata õhusõiduki käitamine julgeolekuala kohal on julgeolekualal ehk Kaitseväge valduses olevas õhuruumis viibimine. Üheltpoolt on see valduse rikkumine, teisalt eksisteerib oht asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabele. See tähendab seda, et Kaitseväeluurel tuleb vajadusel tegeleda mehitamata õhusõidukite käitajatega julgeolekualade kohal või selle vahetus läheduses, kui ta need eelnevalt tuvastada suudab.

Ka justiitsminister ja kaitseminister leidsid, et KKSMS on kooskõlas põhiseadusega. Kaitseminister tõdeb oma vastuses, et jälgimisega võidakse riivata isiku privaatsusõigust. Samas on see väiksem tagajärg, sest võimaliku jälgimisega on võimalik ära hoida tõsisema kuriteo toimepanek. Justiitsminister leidis, et Kaitseväge võiks ja peaks saama oma julgeolekuala või selle lähiümbruse kaitseks olulisi ohte tuvastada. Kaitseminister leidis, et varjatud jälgimise eesmärk Kaitseväge julgeolekuala kaitsel on alalise või ajutise julgeoleku ala juures selle füüsilise julgeoleku

⁸⁹ RKPJK lahend 5-19-38 lk 4

⁹⁰ *Ibidem*, lk 6

⁹¹ *Ibidem*, lk 6

tagamine. Toiming, kuidas julgeolekut tagataks, on potentsiaalse ohuallika ehk isiku vaatlemine, vajadusel järgnemine ning vajaduse korral isiku jäädvustamine.⁹² Kui lähtuda siinkohal mehitamata õhusõiduki varjatud käitlemise aspektist Kaitseväe julgeolekuala kohal, siis käitaja ise võibki olla alast eemal ning üks lahendusi isiku kinni püüdmiseks võib osutada drooni jälitamiseks kuni maandumispunktini välja.

Ka kaitsevägi andis antud otsuse raames ütlusi ning oma vastuses Kaitseväe korralduse seaduse §-le 36 lõikele 1 toob välja, et antud seaduse muudatus koondab endas julgeolekualaks mõeldud reageerivad ja ennetavad meetmed ning aitab kaasa ohu ennetamisele. Kaitsevägi viitab ka oma vastuses mehitamata õhusõidukitest tulenevale ohule. 2018. aastal andis seaduseandja Kaitseväele volitused kinni pidada isikud, kes tegelevad et mehitamata õhusõidukite käitamisega julgeolekualade kohal või selle vahetus läheduses.⁹³ Viidatud on konkreetselt KKS §-dele 52 lg 3 ja 55 lg 1. Nimetatud paragrahvide sisu viitabki konkreetselt võimalikele mehitamata õhusõidukite käitamisele või julgeolekualal ebaseaduslikule viibimisele.

Kaitsepolitseiamet leidis aga, et KKSMS võib olla põhiseadusega vastuolus, põhjendades, et seaduse muutmisel võib Kaitsevägi saada teiste julgeolekuasutustega samad volitused, mis ei ole otseselt Kaitseväe roll ühiskonnas.⁹⁴ Põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegium tunnistas oma resolutsioonis lõpuks vastu võetud Kaitseväe korralduse seaduse muutmise seaduse põhiseadusega vastuolus olevaks. Antud seaduse muutmise seadus oleks loonud eeldusi lisaks julgeolekualal viibivate isikute võimalikuks taustakontrolli teostamiseks ka nende isikute suhtes, kes satuvad oma mehitamata õhusõidukiga Kaitseväe julgeolekualale. Võimalikke seaduse eelnõus väljatoodud võtteid oleks saanud rakendada ka drooni lennutaja suhtes. See oleks võimaldanud tuvastada käitaja lennutamise eesmärke ja olnuks võimalik teda jälitades või konspiratsioonivõtteid kasutades kätte saada.

1.6 Euroopa määrused 2018/1139, 2019/945 ja 2019/947

2018. aastal on Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt välja antud määrus (EL) 2018/1139, mis kätkeb endast tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme.⁹⁵ Uue vastuvõetud määruse eesmärk on tagada tsiviillennunduse kõrge ohutuse tase ning vastu võtta käesoleva määrusega uued

⁹² RKPJK lahend 5-19-38 lk 7-8

⁹³ *Ibidem*, lk 9-10

⁹⁴ *Ibidem*, lk 16-18

⁹⁵ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2018/1139 tsiviillennunduse valdkonna ühisnormide osas. 4. juuli 2018 https://eur-lex.europa.eu/legal_content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1139&from=ET (viimati vaadatud 20.03.2021)

ohutusnormid ja meetmed kõige selle tagamiseks. Määrusega on ära märgitud ka keskkonnakaitse kui ka kolmandatest riikidest tulevate õhusõidukite järelevalve teostamise põhimõtted ning rõhutatakse ka lennunduse alase info turvalist kasutamist ja vahetamist liikmesriikide vahel. Käesolev määrus kajastab ka mehitamata õhusõidukeid reguleerivad õigusnorme, tuues ka välja, et liikmesriikide vahel võiks säilida teatud paindlikkus, mis tagaks riskipõhise lähenemisviisi ja proportsionaalsuspõhimõtte rakendamisel kohalike eripärade arvestamise. Määruses kajastatakse ka mõtet, et mehitamata õhusõidukid võivad endaga kaasa tuua ohu suurenemise eraelu puutumatusse, isikuandmete kaitsele kui ka näiteks julgeolekule ja sellest tulenevalt tuleks lennuvahenditele ja nende käitajatele kehtestada nõuded registreerimise osas.⁹⁶

Määruse 7. jagu käsitleb mehitamata õhusõidukeid ning toob välja nende suhtes kohaldatavad olulised nõuded. Ühe nõudena on välja toodud kehtiva sertifikaadi olemasolu. Iga käitaja peab end ja oma lennubahendi antud määrusest tulenevalt edaspidiselt registreerima. Liikmesriigid hakkavad edaspidiselt antud andmebaase haldama. Droonidele seatakse edaspidiselt teatud nõuded, kus ühe nõudena on välja toodud enda asukohast teavitamist. Teine nõue on seatud piiranguna teatud geograafilistesse piirkondadesse sisenemisel.

Antud määruse lisa 9 sätestab ära mehitamata õhusõidukitele kohaldatavad olulised nõuded. Määrus toob välja, et edaspidiselt peab õhusõiduki käitaja olema kursis liikmesriigis seatud normidega, mis puudutab seadme käitamist, eraelu puutumatus, siseriiklikku julgeolekut kui ka keskkonnakaitset ja tsiviilvastutust. Seadmed peavad edaspidi omama ka vaikimisi funktsionaalsust õhusõiduki identifitseeritavuse vallas ning samamoodi peavad droonid olema projekteeritud selliselt, et need suudavad arvestada kohaldatud piirangutega, keeldude ja muude tingimustega, mis on õhuruumis seatud kas varasemalt või vahetult enne lennu sooritamist.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega 2018/1139 muudeti ja ka tühistati ridamisi varasemaid lennundust reguleerivaid määruseid. Lisaks eelnevalt mainitud tsiviillennundust reguleerivale määrusele on Euroopa Komisjon välja andnud mehitamata õhusõidukitega seoses rakendusmääruse (EL) 2019/947, mis on konkreetselt suunatud mehitamata lennubahendite käitamise normidele ja menetlusele.⁹⁷ Tegu on määrusega, millega reguleeritakse edaspidiselt

⁹⁶ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2018/1139 tsiviillennunduse valdkonna ühisnormide osas. 4. juuli 2018 https://eur-lex.europa.eu/legal_content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1139&from=ET (viimati vaadatud 20.03.2021)

⁹⁷ Euroopa komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta [L_2019152ET.01004501.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal_content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0947&from=ET) (viimati vaadatud 20.03.2021)

mehitamata õhusõidukite käitamist Euroopa erinevate riikide õhuruumis, reguleerides droonide temaatikat ja luues nende kasutamises varasemalt saavutamata selgust. Määruses täpsustatakse, et registreerida võiks neid käitajaid, kelle lennubahend suudab kokkupõrkel kellegi või millegagi vastava koguse kineetilist energiat edasi anda. Samamoodi on registreerimise kriteeriumiks seatud lennubahendi puhul see, kui see omab ohtu julgeolekule, isikuandmete kaitsele või eraelu puutumatusse ehk siis vahend omab konkreetseid sensoreid pildistamiseks, salvestamiseks ja edastamiseks. Varasemalt oli seatud selle määruse rakendamise tähtajaks 01.01.2021, kuid see lükkus edasi ning see juhtub alates 01.07.2021.

Vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 56 lõikele 8 ei piira see Euroopa Liidu liikmesriikide võimalusi luua kooskõlas liidu õigusega täiendavaid siseriiklikke mehitamata õhusõidukite käitamise reguleerimise norme, kui need on seotud avaliku julgeoleku ning eraelu puutumatusse ja isikuandmete kaitsega. Artikkel 56 lõige 8 võimaldab liikmesriikidel kehtestada lisapiiranguid mehitamata õhusõidukite käitamisele. Kui siseriiklikud normid näevad ette, võivad liikmesriigid tulenevalt avaliku julgeoleku, eraelu puutumatusse või isikuandmete kaitsest lisanorme, millele käitamine peab vastama.

Määruses (EL) 2019/947 tuuakse välja õiguslikult relevantseid mõisted valdkonnasiseseks reguleerimiseks. Ühena neist on välja toodud „mehitamata õhusõiduki süsteemi geograafiline piirkond“, mis on õhuruumiosa, mille on kindlaks määranud pädev asutus. Seatav piirkond hõlbustab või piirab mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamist ja vajadusel välistab ohu, kui mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamisest tekivad riskid ohutusele, eraelu puutumatusse, isikuandmete kaitsele, julgeolekule või keskkonnale.⁹⁸ Eesti mõistes on pädevaks asutuseks Transpordiamet, kes sätestab ära oma regulatsioonides kontrollitava õhuruumi, lennuinfotsoonid ja piiranguvad. Vajadusel neid alasid või piiranguid täiendatakse jooksvalt läbi Transpordiameti andmebaaside. Määrus 2019/947 ütleb, et teatavad asutused liikmesriikides võivad olla mehitamata õhusõidukite käitamise osas tundlikud. Välja on toodud näidetena haiglad, karistusasutused, kõrgema tasandi valitsusasutused, looduskaitsealad või ka sisejulgeolekut puudutavad asutused. Julgeolekuasutuste territoorium võib sisaldada endas tehnikat või vahendeid, mis ei ole mõeldud väljapoole kuvamiseks. Samamoodi võivad territooriumil paikneda struktuuriüksuste relvastus või toimub territooriumil väljaõpe, mis võib liigituda tulenevalt avaliku teabe seadusest asutusesiseks

⁹⁸ Euroopa komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta [L 2019152ET.01004501.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/947/20210320) (viimati vaadatud 20.03.2021)

teabeks. Sellest tulenevalt võib liikmesriik kehtestada lisakitsendusi droonide käitajaile. Pädev asutus vastutab ka süsteemide loomise eest mehitamata õhusõidukite süsteemide registreerimiseks, mille lennubahend tuleb sertifitseerida. Samamoodi vastutab amet selliste mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate registreerimise eest, kelle tegevus võib kujutada ohtu ohutusele, julgeolekule, eraelu puutumatussele ja isikuandmete kaitsele.

Enne määrust 2019/947 tuli välja Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus 2019/945. Konkreetne määrus oli seotud suuresti droonide käitamisega nende isikute poolt, kelle elukoht on küll kolmandates riikides, kuid need isikud lennutavad mehitamata õhusõidukeid Euroopa õhuruumis.⁹⁹

Registreerimissüsteemide käivitamine edasilükkunud kuni 01.07.2021.¹⁰⁰ Transpordiamet on hetkel arendamas veebipõhist registreerimissüsteemi kui ka eksamisüsteemi, kus käitajad peaksid edaspidi nii enda kui ka oma mehitamata lennubahendi registreerima. Eksamisüsteemi eesmärk on käitaja baaspädevuse tuvastamine. Kui praegu peab veel lennutamiseks teatud piirkondades taotlema ühekordset luba, viib registreerimissüsteem kõik selleni, et edaspidiselt enam ühekordseid lube ei pea taotlema. Hetkel, ülemineku perioodil, alates 04.01.21 väljastatakse uusi lube kehtivusajaga kuni 31.12.2021. Alates 01.07.2021 enam ühekordseid lube ei väljastata. Tulenevalt eelpool nimetatud määrustest kavatses riik kehtestada geograafilised alad, kus võivad kehtida lisatingimused drooni käitamiseks. Geograafilised alad on seotud nii lennuohutusega, eraelu puutumatussele, keskkonnakaitse kui ka sisejulgeolekuga. Tulenevalt kehtima hakkavast registreerimissüsteemist ja kehtestatavatest geograafilistest aladest muutub drooni käitaja tuvastamine lihtsamaks ka neis piirkondades, kus täna erinevaid alasid pole, kus oma lendu registreerima peaks.

⁹⁹ Euroopa komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/945 mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0945&qid=1606488367618&from=EN> (viimati vaadatud 20.03.2021)

¹⁰⁰ Mehitamata õhusõidukite EK lükkub edasi. Transpordiamet. https://www.ecaa.eu/et/uudised/mehitamata-ohusoidukite-ek-rakendusmaaruste-joustumine-lukkub-edasi-kuni-01072021?fbclid=IwAR0s369-kdprebkoNyNncMfPQjim753uncxB_HJaX4rueQ_CeQ3iNdITLQ

2. MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI KÄITAJA TEGEVUSE ANALÜÜS

2.1 Kaitseväge julgeolekuala kui Kaitseväge valdus

Kaitseväge julgeolekuala on defineeritud Kaitseväge korralduse seaduse §-s 50, mis ütleb, et Kaitseväge julgeolekuala on Kaitseväge territoorium, Kaitseväge laevad ja lennuvahendid ning sõidukid või territoorium, mille Kaitseväge juhataja või tema volitatud ülem on ajutiselt julgeolekualana määratlenud.¹⁰¹ Kaitseväge julgeolekualal toimuv on Kaitseväge korralduse seaduse reguleerida. Kaitseväge korralduse seaduse § 53 kohaselt on Kaitseväge territoorium Kaitseväge valduses olev territoorium. Ka Kaitseväge harjutusväljad on Kaitseväge territoorium. KKS § 53 lõike 2 alusel on kõrvalistel isikutel keelatud üksuste taktikaliste harjutuste või õppuste, laskmiste ja lõhketööde või relvade, lahingumootori, lahingu- ja muu tehnika katsetuste läbiviimise ajal harjutusväljadel viibida.¹⁰² Kui lõhketööde ja relvastusest laskmised kvalifitseeruvad ohtlikeks tegevusteks, siis taktikaliste harjutuste või õppuste läbiviimine on tegevus pole küll ohtlik tegevus, on selle jälgimine sarnaselt eelmistele kategooriatele keelatud. Antud paragrahvi lõikes on jäetud Vabariigi Valitsusele õigus nimetada Kaitseväge territooriumiks ka muid objekte nagu näiteks erinevaid ladusid. Ladude valvamine on täna Kaitseväge ja Kaitsealiidu koostööna korraldada.¹⁰³

Lisaks Kaitseväge alalistele harjutusväljadele, kus Kaitseväge üksused harjutamas käivad, harjutab Kaitseväge ka ajutistel julgeolekualadel oma tegevusi. Kui Kaitseväge struktuuriüksuse allüksus läheb väliharjutustele, on eelnev maa-alade kooskõlastamine aluseks üksuse paiknemiseks maastikul. Territoorium, millele üksus paiknema asub, muutub ajutiseks julgeolekualaks ja see tähistatakse vastavalt nõuetele ning üksuses väljakujunenud praktikale. KKS § 51 lõige 1 ütleb, et julgeolekuala olema kõrvalisele isikule arusaadaval viisil tähistatud.¹⁰⁴ Kui alaline julgeolekuala on selgelt piiritletud vörk- või betooniaga ja samas ka siltidega tähistatud, on ajutise julgeolekuala piiritlemine ja tähistamine maastikul keerulisem tegevus. Siinjuures ei saa lähtuda üksnes nähtavuskauguses tuvastatavast alast, sest poolkinnisel või kinnisel metsasel alal võib tähistuste nägemine olla raskendatud. Mööda metsi ja teid lähenedes tõenäoliselt läheneja peatatakse füüsiliselt ja sõdurite poolt. Kui keegi peaks lähenema mööda poolkinnist või kinnist ala, siis võib möönda, et isik võib sattuda ajutise julgeolekuala territooriumile ning ta võidakse peatada mehitatud julgeolekut tagava koosseisu poolt. Kuna ajutised julgeolekualade asukohad on valitud

¹⁰¹ Kaitseväge korralduse seadus. – RT I, 26.05.2020, 9.

¹⁰² *Ibidem*

¹⁰³ *Ibidem*

¹⁰⁴ RKPJK lahend 5-19-38 lk 14

pigem hajutatult ning asutatud punktist kaugemal, ei ole tõenäoline, et isik võiks sattuda antud piirkonda juhuslikult. Juhul kui keegi on mingisugusel põhjusel eksinud ajutisele julgeolekualale, peavad isikud tulenevalt Kaitseväe korralduse seaduse §-st 52 lõikest 2 täitma Kaitseväes kehtivat korda ja Kaitseväe esindaja korraldusi.

Tulenevalt Kaitseväe korralduse seaduse §-st 54 lõikest 1 saab Kaitsevägi õiguse moodustada ajutisi julgeolekualasid ja seeläbi piiritleda ka territooriumi, kus tal tekib õigus viibida. Kaitsevägi võib antud alal hoida oma isikkoosseisu, tehnikat, relvastust ja muid vahendeid, mis on olulised väljaõppe läbiviimiseks. Samamoodi võib nimetatud alal läbi viia ja taktikalisi harjutusi ja muud väljaõpet. Kokkuleppel kinnisasja omaniku ehk valdaja või riigivara valdajaga tekib Kaitseväl julgeolekuala tekitamise õigus. Kaitseväe julgeolekuala moodustamise otsus on haldusakt haldusmenetluse seadusest lähtuvalt ning see peab vastama seadusest tulenevatele nõuetele nii kirjalikult vormistamise mõistes kui ka sisaldama muu hulgas ka faktilist põhjendust selle kohta, millisel põhjusel on julgeolekuala moodustamine selles kohas ja konkreetsetes mõõtmetes oluline. Praktikast lähtuvalt on Kaitseväes struktuuriüksuses tsiviil- ja militaarkoostöö töötaja või teenistuja selliste sõlmitavate kokkulepete eest vastutav.

Õigus konkreetsetel maa-alal viibimiseks tuleneb seadustest või ka lepingutest maaomanikuga, kui see on ülesannetest lähtuvalt Kaitseväe julgeoleku või kolmandate isikute ohutuse tagamiseks vältimatu.¹⁰⁵ Tulenevalt AÕS §-st 33 lõikest 2 Kaitsevägi on kooskõlastanud ära eelnevalt võimalikud alad, juhaks kui ala, kus harjutus toimub, on kellegi eravaldis. Kaitseväe üksus on sellisel juhul kinnisasja otsene valdaja ja selle omanik kaudne valdaja.¹⁰⁶ Sellest tulenevalt on tegu seadusliku valdusega lähtuvalt AÕS § 34 lõikest 1, sest õigus antud ajutist julgeolekuala vallata tuleneb eelkõige kokkulepetest või lepingutest.¹⁰⁷ Valdus on defineeritud asjaõigusseaduse § 32 kaudu, mis ütleb, et valdus on tegelik võim asja üle. Tegu pole siinjuures niivõrd õigusega, kui faktilise asjaoluga.¹⁰⁸

Valdaja on defineeritud AÕS §-s 33, kus valdajaks peetakse isikut, kes omab asja üle tegelikku võimu, kelle võimu all asi on.¹⁰⁹ Kaitsevägi valdab oma kinnisasju ehk territooriume ehk alalisi julgeolekualasid. Kui Kaitsevägi seda ala valdab, on tal õigus oma üksuse suhtes tagada selle julgeolek ning kasutada vajadusel jõudu isikkoosseisu ja vara kaitseks. Julgeolekualal peab

¹⁰⁵ RKPJK lahend 5-19-38 lk 14

¹⁰⁶ Varul, P. Kull, I, Kõve V. jt, Asjaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. 2014. Lk 27

¹⁰⁷ *Ibidem*, lk 29-33

¹⁰⁸ *Ibidem*, lk 24

¹⁰⁹ *Ibidem*, lk 27

Kaitsevägi tagama sellel oleva isikkoosseisu, tehnika, vara ja teabe julgeoleku.¹¹⁰ Korrakaitseaduse § 1 lg 6 kohaselt ei rakendata seadusest tulenevaid üldpõhimõtteid ja aluseid Kaitseväe tegevusele riigi sõjalisel kaitsmisel, selle ettevalmistamisel, rahvusvahelise sõjalise kohustuse täitmisel või julgeoleku tagamisel Kaitseväe julgeolekualal.¹¹¹ Kaitseväe julgeolekualal tagab julgeolekut üheltpoolt struktuuriüksus ise. Teiselt poolt toetab julgeolekualaselt kaitsevaeluure vastavalt Kaitseväe korralduse seaduse §-le 36 lõikele 1 punktile 1. Samamoodi saab julgeolekuala osas rakendada Sõjaväepolitseid tulenevalt KKS § 49.

Mehitamata õhusõidukite käitamine Kaitseväe julgeolekualade kohal on keelatud tegevus tulenevalt Kaitseväe korralduse seaduse §-st 56². Antud säte keelab kaugjuhitava õhusõiduki või mõne muu lendava seadme kasutamise Kaitseväe territooriumi kohal. AÕS §-st 40 lõikest 2, mis ütleb, et omavoli¹¹² on valdaja nõusolekuta seadusevastaselt asja valduse rikkumine. Seega isik, kes käitab oma mehitamata õhusõidukit kas alalise või ajutise julgeolekuala kohal, rikub oma tegevusega Kaitseväe valdust. Omavoli toimepanemine peab toimuma siinjuures valdaja ehk Kaitseväe struktuuriüksuse nõusolekuta. Tegu on valdaja tahte vastase tegevusega.¹¹³ AÕS § 40 lõike 3 alusel valduse rikkumise all mõistetakse valdaja takistamist asja üle võimu teostamisel. Kaitsevägi alalisi julgeolekualad on Kaitseväe vallata ning igasugune territooriumile tungimine on Kaitseväe valduse rikkumine. Ka territooriumi kohal lendamine tähendab valduse rikkumist, sest õhuruum julgeolekuala kohal kuulub selle ala valdajale.

Valduse rikkumiseks klassifitseerub ka valdaja nõusolekuta ühekordne kinnisasjal viibimine. Valduse rikkuja tahe pole siinjuures niivõrd oluline, kui hakatakse valduse rikkumist hindama. Kui mehitamata õhusõiduki käitaja lennutab õhuvahendi julgeolekualale, on see faktiline asjaolu, et see on teona juhtunud¹¹⁴. Kaitseväe korralduse seaduse alusel on selline tegevus § 56² kohaselt seadusevastane tegevus. Valduse rikkumise üle otsustamist tuleks teha objektiivsete asjaolude alusel, arvestades siinjuures tegu, tagajärge ja põhjuslikku seost. Subjektiivse koosseisu puhul tuleks jälgida, mis olid süüteo toimepanemise alused antud rikkumise puhul. Tahtlus mängib antud teo puhul olulist rolli, kui käitamise taga võib olla kavatsus jälgida julgeoleku alal toimuvat või

¹¹⁰ Seletuskiri kaitseväe korralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu juurde. 18.12.20218. lk 4

¹¹¹ Korrakaitseadus. – RT I, 03.03.2021, 4.

¹¹² Omavoli tsiviilõiguse mõistes erineb üksjagu palju omavoli mõistest karistuseõiguse tähenduses. Kui tsiviilõiguse mõistes on see valduse äravõtmist või rikkumist otsese valduse tähenduses, siis karistusõiguslikus mõttes on omavoli oletatava või tegeliku õiguse ebaseaduslikus korras teostamist, kasutades teostamisel näiteks ähvardamist, vägivalda, vabaduse võtmist või selle piiramist või ka näiteks vara hävitamist või selle rikkumist või ähvardamist selle tegemise osas.

¹¹³ Varul, P. Kull, I, Kõve V. jt. Asjaõiguseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn, 2014. Lk 39

¹¹⁴ *Ibidem*, lk 39-40

seada ka mingisugusel põhjusel jäädvustada. Omavoli puhul tuleks õigusvastasuse all kontrollida pigem õigusvastasust välistavaid asjaolusid, sest omavoliga pole tegu üksnes siis, kui valduse rikkumine on toimunud seaduslikel alustel.¹¹⁵ Mehitamata õhusõiduk julgeolekuala kohal ei ole ühelgi viisil seaduse alusel lubatud valduse rikkumine.

2.2 Mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse väärteomenetluslik analüüs

Kaitseväe korralduse seaduse muutmise seaduse seletuskirjas on välja toodud, et Kaitseväel ei ole täna kehtivas seaduses võimalusi loodud, et tuvastada oht julgeolekualale. Territooriumi küll kontrollitakse aktiivsete ja passiivsete meetmete abil, kuid nii alalise kui ka ajutise julgeolekuala vahetus läheduses on toimunud julgeolekuintsidente, kus oleks vajalik üheltpoolt tuvastada, teiselt poolt tuvastatud isikuid ka kontrollida. KKSMS-ga oleks antud Kaitseväele võimalusi mõjutada julgeolekuala kui valdust rikkunud süüteo toimepanijat rohkem kui tänased regulatsioonid võimaldavad ja ette näevad.

Julgeolekuintsidentide all on võimalik välja tuua ka mehitamata õhusõidukite sooritatud ülelennud või lennud julgeolekuala kohal. Kaitseväe alaliste julgeolekualade kohal või vahetus läheduses on olnud mehitamata õhusõidukeid. Territooriume on jälgitud eemalt ning territooriumidest on sooritatud ka ülelende. Kaitseväe ajutiste julgeolekualade kohal õppuste piirkonnas on samamoodi nähtud korduvalt mehitamata õhusõidukeid teadmata eesmärkidel. Nii KKSMS seletuskirjas kui ka PSJK kohtuotsuses oli välja toodud, et üks muutmise eesmärke oli tagada Kaitseväe julgeolekualade julgeoleku tagamine ka mehitamata õhusüsteemide vastu. Droonide käitamisest julgeolekualade juures nähakse täna ohtu.

Alates 1. juulist 2021 rakenduvad sätted, mis kohustab tulevast drooni lennutajat läbima koolitust, et saavutada baaspädevus vahendi käitamisel. Koolitusel tutvustatakse seadustest ja määrustest tulenevaid kohustusi ja piiranguid. Baaskursuse läbinud käitaja peaks seega olema kursis loakohustuslike aladega.¹¹⁶ Kaitseväe kõik julgeolekuala ei ole täna loakohustuslik ala. Nagu eelnevalt on töös välja toodud, kuuluvad osad Kaitseväe julgeolekualad täna nende loakohustuslike alade piirkonda, kus tuleb taotlema lennutamiseks luba. Loa taotlemine antud piirkonnas ei anna luba käitada õhusõidukit Kaitseväe julgeolekuala kohal. Loa mittetaotlemine ei takista mehitamata õhusõiduki käitajal oma täna oma lennubahendit antud piiranguid hõlmavate alade sees lennutamast. Nagu eelpool töös on öeldud, võib tänases olukorras käitaja tuvastamine või leidmine

¹¹⁵ Varul, P. Kull, I, Kõve V. jt. Asjaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. 2014. Lk 39-40

¹¹⁶ Mehitamata õhusõidukite EK rakendusmääruste jõustumine lükkub edasi kuni 01.07.2021. 29.12.2020. [Mehitamata õhusõidukite EK rakendusmääruste jõustumine lükkub edasi kuni 01.07.2021 | Lennuamet \(ecaa.ee\)](https://www.enuamet.ee)

osutada keeruliseks, kui lend ei toimu kontrollitud õhuruumis või mõnes lennuinfotsoonis. Kontrollitavasse õhuruumi, lennuinfotsooni või piirangualadesse jääb üksjagu erinevaid Kaitseväge või Kaitseliidu julgeolekualasid ning neil juhtudel tuleks ühel või teisel moel oma lennu alustamisest kui ka lennu lõpetamisest lennuliiklusteenindusüksust teavitada.¹¹⁷ Sellistel puhkudel jääb tegelikult virtuaalne jälg käitajast maha ning julgeolekualaga seotud rikkumiste korral on võimalik tuvastada kellaajaliselt ja asukohapõhiselt lennuvahendi käitaja läbi lennu registreeringu ning võtta ta selle järgselt vastutusele.

KKS § 56² sätestab, et ilma Kaitseväge loata territooriumi kohal täielikult automaatse või kaugjuhitava õhusõiduki või mõne muu lendava seadme kasutamise eest karistatakse käitajat rahatrahviga kuni 200 trahviühikut. Juriidilist isikut karistatakse sarnase mehitamata õhusõiduki käitamise eest rahatrahviga kuni 6400 eurot.¹¹⁸ Tegu on pelgalt näiteks mehitamata lennuvahendi käitamisega seotud teoga, kus otseselt ei ole paragrahvi kohaselt käsitletud territooriumi või seal toimuva või paikneva jäädvustamist.¹¹⁹ Antud sätte puhul piisab üksnes, kui käitaja lennutab seadet territooriumi kohal.

KKS § 56³ keelab Kaitseväge loata Kaitseväge julgeolekualal igasuguse pildistamise, kujutiste salvestamise või edastamise. Loata salvestamise või edastamise eest karistatakse selle rikkujat kuni 200 trahviühikuga. Sarnaselt § 56² on ka selle süüteo koosseisu puhul juriidilise isiku karistuseks 6400 eurot.¹²⁰ Antud paragrahv ei ole otseselt seotud mehitamata õhusõidukitega, kuid salvestamine või edastamine saab toimuda ka tänaseid droone kasutades. Edastamise all saab mõelda antud juhul lennu ajal otseülekande tegemist mõnda internetis asuvasse meediakanalisse.

Mõlemad paragrahvid saab siduda mehitamata õhusõiduki käitamisega Kaitseväge julgeolekalade kohal. Esimesel juhul on tegu üksnes ülelennuga, sõltumata, mida see vahend julgeolekuala kohal või vahetus läheduses teeb. Teisel juhul on teoks konkreetselt julgeolekualal toimuva või paikneva jäädvustamine või edastamine.

Täna veel võib osutada drooni käitaja tuvastamine keeruliseks, kuna osade julgeolekualade juures ei ole vaja käitamiseks lennuluba. Julgeolekuala kohal või vahetus läheduses on võimalik drooni märgata, kuid isiku tabamiseks ja vastutusele võtmiseks õhusõiduki käitamise eest vales kohas võib

¹¹⁷ Loakohustuslikud alad. <https://www.ecaa.eu/et/lennundustehnika-ja-lennutegevus/mehitamata-ohusoidukid-sealhulgas-droonid/uhokordne-luba> (viimati külastatud 14.03.2021)

¹¹⁸ Kaitseväge korralduse seadus. – RT I, 26.05.2020, 9.

¹¹⁹ *Ibidem*

¹²⁰ *Ibidem*

osutada keeruliseks. Ka käitaja kui isiku tuvastamine võib osutada keeruliseks. Tõendamaks fakti, et käitaja on tegevust jäädvustanud või filminud, võib osutada veelgi keerulisemaks, sest Kaitsevägi või olukorras välja kutsutav PPA ametnik peab saama esmalt lennuseadme salvestusseadmetele ligi. Kaitseväge korralduse seaduse kohaselt on Kaitseväel õigus tulenevalt §-st 49 rakendada vahetut sundi isiku suhtes, et tagada meetmete rakendamine käesoleva seaduse § 55 ehk isiku kinnipidamise ja § 56 ehk kinnipeetud isiku ja tema asjade läbivaatuse tagamiseks. Kui lennuvahendi käitaja on tabatud kas füüsiliselt maastikul või hilisema jälitustegevuse käigus, on võimalik rakendada käitaja suhtes vahetut sundi. Kinnipidamise järgselt on võimalik tema seadmed üle vaadata ning kontrollida võimaliku jäädvustuse sisu.

Ülelennu sooritanu tuvastamisel oleks võimalik võtta käitaja vastutusele KKS § 56² alusel ning kui isik on ka jäädvustanud midagi ka ülelennu ajal, oleks võimalik võtta isik vastutusele ka KKS § 56³ alusel. KKS § 56² ja KKS § 56³ on oma teo kvalifikatsioonilt erinevad. Süüteod võib toime panna mõlema koosseisu puhul eraldi. Kui esimene koosseis eeldab üks mehitamata sõiduki ülelendu Kaitseväge julgeolekualalt, siis teine koosseis kätkeb endas pildistamist või muul moel territooriumil oleva või toimuva jäädvustamist või edastamist.

2.3 Mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse karistusõiguslik analüüs

Karistusseadustik ei sisalda täna õigusnorme, mis oleksid otseselt seotud mehitamata õhusõidukite käitamise või nende käitamise tulemusel tingitud süütegudega. Küll aga sisaldab karistusseadustik paragrahve, mille sisu võib vähemal või rohkem määral viidata sellele, et tegu on võimalik toime panna ka selliselt, et süüteokoosseisu täideviimiseks on kasutatud drooni. Mehitamata õhusõidukit kasutades võib seda oskuslikult käsitsedes täide viia üksjagu kuritegusid. Hüpoteetiliselt, mehitamata õhusõidukit oskuslikult käsitledes või siis oskamatult, kuid rahvarohkes keskkonnas võib täide viia süütegusid, mis on kvalifitseeritavad karistusseadustiku 9. peatüki alusel tervisevastasteks või suisa eluvastasteks süütegudeks.¹²¹

Drooni käitamisel eeldatakse, et selle lennutaja oskab vahendit käsitseda. Peagi Eestis rakendatava Euroopa määruse alusel viiakse käitajatele läbi koolitused, mis peaksid tagama õhuvahendi käitamiseks vajaminevad baasoskused. Sellegipoolest võib ette tulla olukordi, kus käitamine võib minna sootuks teisiti, kui lennutaja seda ise ette näeb. Mida väiksem on drooni kaal, seda vähem see võib põhjustada kokkupõrkel kellegagi vigastusi. Väiksema kaaluga droonid võivad põhjustada

¹²¹ Karistusseadustik. – RT I, 03.0.3.2021, 3

suuri vigastusi ka lennukitele.¹²² Droonid on klassifitseeritud vastavalt kaalule ning Euroopa määruse 2019/947 alusel stardimassiga 250g ja kokkupõrkel kineetilise energia ülekandmisel üle 80 džauli võib kujutada endast ohtu isiku turvalisusele ja tervisele.¹²³ Drooni valesti käitlemisel võib tekitada sellega kellelegi kehavigastusi või põhjustada valu, mis kvalifitseeruks KarS § 121 lõike 1 või lõike 2 alusel kehalise väärkohtlemise alla. Samamoodi võib mehitamata õhusõiduki valesti käitamine viia ettevaatamatusest tingituna raske tervisekahjustuse tekitamiseni vastavalt KarS §-le 119 lõikele 1. Kui aga drooni käitaja soovib tahtlikult kellelegi oma seadet lennutades viga teha, võivad kaasneda sellega rasked tervisekahjustused ja ka oht elule. Sellisel juhul saab isiku vastutusele võtta tulenevalt KarS §-st 118 lõike 1 punktide 1 ja 2 alusel.¹²⁴

Mehitamata õhusõidukiga on võimalik täide viia ka eluvastaseid süütegusid. Tavakasutajatele mõeldud droonid nagu näiteks DJI Mavic Air 2 või DJI Mavic 2 Pro kaaluvad vastavalt 570g ja 907g.¹²⁵ Piisava kaalu drooniga on võimalik suunatult lennata ning tahtlikult tappa inimene ning täita süüteo koosseis tapmise koosseisu ehk KarS § 113 lõike 1 järgi. Mehitamata õhusõiduki käitaja, kelle oskused pole lennutamise osas piisavalt head, võib osutada oma tegevusega ohtlikuks rahvarohkes keskkonnas. Valesti käitades võib isik põhjustada tahtmatult ja ettevaatamatusest teise inimese surma tulenevalt KarS §-st 118 lõikest 1.¹²⁶

Sõltuvalt drooni parameetritest võib drooni käitaja oma lennuseadmega tekitada tahtlikult või tahtmata füüsilisele isikule kehavigastusi. Halvimal juhul võib see kaasa tuua ka inimese surma. Kogu eelnevat arvesse võttes oleks selline teadlik või tahtmatu käitumine süüteo koosseisudena täidetav ka Kaitseväge alalistel või ajutistel julgeolekualadel, aga seni ei ole kohtupraktikast miskit sellist selgunud, et keegi oleks rünnanud kaitseväge alast või mõnda muud isikut Kaitseväge alalises või ajutises julgeolekualal või selle vahetus läheduses.

¹²² Perritt jr, H. H., Sprague, E. O. Law abiding drones. The Columbia Science and Technology Law Review. Vol XVI. 2015. Lk 424-427.

¹²³ Euroopa komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta. Artikkel 14 punkt 5. [L_2019152ET.01004501.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/947/20190320/1) (viimati vaadatud 20.03.2021)

¹²⁴ Karistusseadustik. – RT I, 03.0.3.2021, 3

¹²⁵ <https://droon.ee/tootekategooria/droonid/tavakasutaja-droonid/> on välja toodud tavakasutajatele suunatud mehitamata õhusõidukid ja nende parameetrid. DJI Mavic 2 Pro on tavakasutajale suunatud droon, mille kaal on 907 g või 905g, mis on Mavic 2. Mavic 2 Zoom kaalub 297g, mis teeb Euroopa Komisjoni määruse 2019/947 järgi kokkupõrkel inimesega tema tervisele ohtlikuks. 2021. aastal välja tulnud DJI Mavic 2 Enterprise Advanced, soojuskaameraga varustatud seade kaalub 909g.

¹²⁶ Karistusseadustik. – RT I, 03.0.3.2021, 3

Piiratud juurdepääsuga teabeks peetakse seadusega kehtestatud korras piiratud teavet.¹²⁷ Teabe asutusesiseseks tunnistamise alused tulenevad AvTS-i §-st 35 lõikest 1. Tulenevalt §-st 35 lõikest 1 punktist 4 on teabevaldaja kohustatud tunnistama asutusesiseseks kasutamiseks teabe, kui see on seotud kaitseväge relvastuse ja varustuse tabelite ning relvastuse ja varustuse hulga kohta, kui selline teave ei ole riigisaladus või siis salastatud välisteave.¹²⁸ Tulenevalt AvTS §-st 35 lõikest 1 punktist 3¹ on teabevaldaja kohustatud tunnistama asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabe, mis on teave sisejulgeoleku tagamisest, riigikaitsepoliitika kujundamisest, riigikaitse korraldamisest, sealhulgas riigi sõjalise kaitse planeerimisest, ettevalmistamisest ja juhtimisest.¹²⁹ Kaitseväge territooriumil paiknevad struktuuriüksuse allüksused ehk sõdurkoosseis, tehnika kui ka muud vahendid, mida võib käsitleda asutusesisese teabena. Antud tehnikat kasutatakse rahuaja tingimustes väljaõppe läbiviimiseks. Samamoodi paikneb territooriumil ka tehnika, mida rakendatakse vajadusel sõjaaja tingimustes. Teades tehnika arvu, on võimalik seda analüüsidest teada saada struktuurid ja nende koosseisud.

Relvastuse või varustuse hulk on see, mida võib teatud mahus territooriumil näha olla. Relvastus on tihedalt seotud ka tehnikaga. Struktuuriüksused kasutavad oma üksuse osas erinevaid transpordi platvorme ja teatud liiki transpordivahendite nägemine territooriumil võib viidata teatud liiki relvastuse kasutamisele kui ka nende kogusele. Teatud soomukid või jalaväelahingumasinaid kasutada konkreetseid lahendusi relvastuse või sidevahendite näol ja sellest tingituna oleks võimalik mõista, aru saada ja teha järeldusi, millised on teatud liiki raskerelvastuse kogused mõnes üksuses. Varustust avatult ja lageda taeva all ei paikne, kuid ülelende sooritades on võimalik tuvastada teatud liiki varustuse ja laskemoona paiknemise asukohad kui ka mingis võtmes raskerelvastuse kogused. See kõik kuulub aga asutusesiseseks teabeks tulenevalt AvTS § 35 lõikest 1 punktist 4.

Riigisaladuse ja salastatud välisteabe seaduse § 7 lg 1 ja 2 alusel on riigikaitse riigisaladus sõjalise riigikaitse ettevalmistamist, juhtimist ja tegevust käsitlev teave või mobilisatsiooni ettevalmistamist ja läbiviimist käsitlev teave.¹³⁰ Riigikaitse ettevalmistamise ja juhtimise alla võiks täna nimetada erinevate Kaitseväge suurõppuste või struktuuriüksuste õppuste ettevalmistamist ja juhtimist käsitleva teavet. Erineva tasemega õppuste läbiviimine on ka riigi sõjalise kaitse

¹²⁷ Avaliku teabe seadus. - RT I, 15.03.2019, 11

¹²⁸ *Ibidem*

¹²⁹ *Ibidem*

¹³⁰ Riigisaladuse ja salastatud välisteabe seadus. – RT I, 06.05.2020, 36

planeerimine ja ettevalmistamine. Struktuuriüksuste osa väljaõppest ja õppustest toimuvad ajutistel julgeolekualadel, mille piires või selle lähialadel viiakse läbi ka taktikalisi harjutusi. Võimalusel kaasatakse harjutustel ka Eestis paiknevaid liitlaste üksusi.

Osad taktikalised harjutused kulmineerivad lahingumoonaga laskmistega ja see on seotud riigi sõjalise kaitse ettevalmistamisega. Kaitseväge harjutusväljad nagu Keskpölügoon, Sirgala ja Nursipalu harjutusväljad võimaldavad teha erineva taseme üksusele taktikalisi harjutusi ka lahingumoonas kasutades. Samamoodi on võimalik neil aladel läbi viia raskerelvade või ka soomukite ja jalaväelahingumasina pearelvade laskmisi. Kaitseväge Keskpölügoon kui ka Sirgala harjutusväli on täna kontrollitud õhuruumina välja toodud, mille vahetus läheduses käitades tuleb küsida luba oma mehitamata õhusõiduki lennutamiseks ning registreerida oma lend ja lennu lõpetamine. Loa saamine ala vahetus läheduses lennutamiseks ei anna õigust käitada oma vahendit Kaitseväge julgeolekualal ehk harjutusvälja kohal. Nursipalu harjutusväli kui Kaitseväge alaline julgeolekuala ei kuulu täna määratletud tsoonide ja alade alla. Kõrvalistel isikutel on võimalik seetõttu käitada lennutamiseks luba küsimata oma õhusõidukit varjatult harjutusvälja kohal või selle vahetus läheduses, tõusmata seejuures oma lennuvahendiga üle piiritletud lennukõrguse. Selliselt on võimalik jälgida harjutusväljadel toimuvate taktikaliste harjutuste läbiviimist.

Samamoodi saab reserv- või lisaõppekogunemised liigitada mobilisatsiooni ettevalmistamist ja läbiviimist käsitlevaks teabeks, sest Kaitseväge korraldab sedalaadi harjutusi vastavalt plaanidele ja võimalustele ning regulaarselt. Siinjuures saab tuua, et võimalikud reservõppekogunemised on seotud struktuuriüksuste alaliste julgeolekualade asukohtadega, mistõttu osad neist, nagu näiteks Jõhvis ja Võrus paiknevad üksused ei kuulu kontrollitava õhuruumi alla. See võib tingida selle, et isikud, kes on läbiviidavatest harjutustest eelnevalt teadlikud, saavad mehitamata õhusõidukit käitades jälgida Kaitseväge julgeolekualal või selle vahetus läheduses reserv- või lisaõppekogunemise toimumist ning täideviimist.

Avaliku teabe seaduse § 4³ sätestab ära asutusesisese teabe kaitse põhimõtted, mis ütlevad, et teabevaldaja peab rakendama organisatsioonilisi, füüsilisi ja infotehnilisi turvameetmeid, et kaitsta asutusesisest teavet, mille osas kehtib juurdepääsupiirang.¹³¹ Oluline on, et selline teave ei satuks juurdepääsuõigusetu isikute kätte. Teabeks kui selliseks võiks füüsilisel kujul pidada paber- või digitaalsel andmekandjal olevaid dokumente. Samas tuleks pidada asutusesiseseks teabeks ka

¹³¹ Avaliku teabe seadus. - RT I, 15.03.2019, 11

alalisel või ajutisel julgeolekualal tehtud salvestisi, mis võivad sisaldada endas asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teavet. Olgu see siis pildistatuna või videofilmina üles võetud. Relvastuse või tehnika hulka kaitsevæe julgeolekualal võib pidada asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabeks. Mehitamata õhusõiduki käitamisel Kaitsevæe territooriumi kohal või selle vahetus läheduses võib tekkida käitajal võimalus saada lennuvahendi kaamerapilti territooriumil paiknev tehnika, nende asukoht territooriumi mõistes, tehnika iseärasused, koguses kui ka muud parameetrid. Samamoodi oleks võimalik jälgida eemalt territooriumil läbiviidavat väljaõpet.

Asutusesiseseks kasutamiseks ettenähtud teabe avalikustamine on karistatav üldjuhul väärteona tulenevalt AvTS §-st 54 lõikest 1.¹³² Karistusseadustiku § 243 lõige 1 ütleb, et asutusesiseseks tunnistatud teabe kogumise eest selle edastamise eesmärgil või selle edastamise eest välisriigile, välisriigi organisatsioonile, välismaalasele või välisriigi ülesandel tegutsevale isikule, on teo toimepanijale karistusena võimalik määrata kuni 3 aastat vangistust.¹³³ Kuriteo koosseisuga kaitstav õigushüve on Eesti Vabariigi julgeolek. Kaitsevæe tehnika, taktika, varustus ja relvastus ning nende asukoht ja hulk on seotud Vabariigi julgeolekuga. Tegu on inimese tahtest kantud käitumine, mis avaldub välismaailmas. Seejuures peab olema süüteokoosseis olema määratletud ammendavalt.¹³⁴

§ 243 puhul ei ole teabe kogumine veel konkreetne tegu, vaid süüteona saab seda määratleda siis, kui teabe kogumise mõte on kantud selle edastamise mõttest. Seega antud õigusnormis on sätestatud teona asutusesiseseks kasutamiseks tunnistatud ning kogutud teabe edastamine. Konkreetsete tunnustega teabe edastamine on selgelt piiritletud tegu. Koosseisutüübilt on tegu alternatiiv-aktiivse abstraktse ohudelikuga ehk teodelikuga, mille puhul ei ole tähtis, kas edastatud asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teave on põhjustanud mingisuguse tagajärje.¹³⁵ Alternatiiv-aktiivseks ehk pseudo-mitmeaktiivseks teoks loetakse näitlikult või ammendavalt mitut tegu, millest juba ühe esinemise korral on süüteokoosseis täidetud.¹³⁶ Alternatiiv-aktiivne koosseis on normitehniline võte, mille koosseisutunnused antakse alternatiivsetena, kasutades „või“ seost.¹³⁷ Käesoleva süüteokoosseisu puhul on alternatiivseteks tegudeks asutusesisesese teabe kogumine kas siis edastamise eesmärgiga või edastamine välisriigiga seotud isikutele või organisatsioonidele.

¹³² Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn. 2021. Lk 802.

¹³³ Karistusseadustik. . – RT I, 03.0.3.2021, 3

¹³⁴ Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn. 2021. Lk 54-55

¹³⁵ *Ibidem*, lk 802.

¹³⁶ Sootak, J. Karistusõiguse üldosa terminitest ehk Elus seaduse fassaadi taga. Õiguskeel. 2016. Lk 9.

¹³⁷ Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Õigusteaduse õpik. Juura kirjastus. Tallinn. 2018. Lk 195-196.

Isik, kes peaks oma mehitamata õhusõidukit julgeolekuala vahetus läheduses või kohal käitama, teeks seda tõenäoliselt teadlikult. Alaline julgeolekuala on maismaalt ja õhust kaugelt nähtav ning ala suunaline lendamine peaks olema käitaja teadlik valik tegutsemiseks. Ajutise julgeolekuala korral peab isik teadma, kus Kaitseväe üksused paiknevad. Siinkohal ei saa välistada asjaolu, et isik käitab teadlikult kinnisele ala kohal oma lennuvahendit ja kogemata avastab, enesele teadmata, Kaitseväe üksused. Sellistel puhkudel saaks selline vahejuhtum aset leida hooletusest või ettevaatamatusest. Olles tuvastanud need õhust ja jätkates ülelennu sooritamist või alal toimuva jäädvustamist, võib viidata siinjuures teadlikule ja tahtlikule käitumisele.

Teoobjekt on välismaailma osa, reaalselt eksisteeriv nähtus, millele on koosseisu tegu suunatud. Teo objektile võib süüteokoosseisus olla lisaks isikule või varale erinev tähendus. Tulenevalt suunatusest objektile võib tähendada see ka aktiivsuse ilmingut teo objekti suhtes. Suunatus objekti vastu peab avalduma selle positiivse omaduse negatiivses muutumises.¹³⁸ Teo objektiivsest küljest on teo objektiks vastavalt avaliku teabe seadusele asutusesiseseks kasutamiseks tunnistatud teave. Mehitamata õhusõidukiga teabe jäädvustamise puhul on teo objektiks jätkuvalt teave, isegi, kui õhusõiduki käitaja ei oma seda füüsilisel kujul paberil või mõnel välisel andmekandjal. Julgeolekuala kohal või selle vahetus läheduses talletab isik asutusesiseseks tunnistatud teabe oma lennuvahendi või juhtimispuldi mäluseadmele. Läbi info salvestamise toimub asutusesiseseks tunnistatud teabe kogumine. Asutusesiseseks tunnistatud teabe positiivne omadus ehk asutusesisesus võib saada läbi mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse avalikuks kõrvalistele isikutele ehk neile, kellele see pole mõeldud. Avalikuks tulek või oht selleks saada ongi positiivse omaduse negatiivne muutumine läbi käitaja tegevuse.

Õigusnormist selgub, et ainult teabe kogumisest ei piisa, et täita süüteokoosseis. Asutusesisesete teabe kogumine on kõigest esimene samm ja eelduseks, et tagada ühe või teise alternatiivi täitmine. Koosseisupärasuse poole pealt vaadates on teona vaadeldav teabe kogumine või teabe edastamine kas kolmandatele isikutele ehk välisriigile, välismaalasele, isikule, kes on kuidagi seotud läbi talle püstitatud ülesannete mõne välisriigi poolt või välisriigiga seotud organisatsioonile.

Et koosseis saaks täidetud, tuleb täide viia üks alternatiivsetest tegudest. Mõlemad teo alternatiivid on erineva iseloomuga. Esimesel juhul on tegu teabe kogumisega selle edastamise eesmärgil, kus tegu on täide viidud juba selles etapis, kui teave on kogutud. Sellisel juhul on oluline, et kogumine

¹³⁸ Sootak, J. Karistusõiguse üldosa terminitest ehk Elus seaduse fassaadi taga. Õiguskeel. 2016. Lk 201-202

toimuks vähemalt edastamise eesmärgil. Koosseisu täitmiseks on vaja tahtlust teave edasi anda, kuid paragrahv ei sätesta ära, et isik, kellele teave edasi kavatsetakse anda, on selleks eelnevalt tuvastatud. Eelduslikult on olemas keegi isik, kelle suhtes antud eesmärk on seatud. Teise alternatiivi puhul on vaja füüsilist tegu, et süüteo koosseis oleks täidetud. Teona oleks sellisel juhul vaadeldav teave edastamine mõnele välismaalasele või välisriigi organisatsioonile või isegi välisriigi ülesandel tegutsevale isikule. Edastamine võiks toimuda sellisel juhul füüsiliselt teabe üleandmisel paragrahvis väljatoodud isikutele või organisatsioonidele. Edastamine võib toimuda kirjalikul, suulisel või tehnilisi sidevahendeid kasutades. Siinkohal pole ka oluline, kuidas teave tegelikult toimepanija kätte sattus.¹³⁹ Samamoodi tuleks ära märkida võimalus edastada asutusesisest teavet ka internetis pakutavate teenuste nagu näiteks e-kirjade, pilveteenuste või sotsiaalmeedia platvormide kaudu.

Kui füüsilisel teel on võimalik teabe üleandmist veel jälgida ja kontrollida selleks pädevate asutuste poolt, siis läbi interneti teavet edastades võib selle kontrollimine osutuda keeruliseks kui mitte võimatuks. Mehitamata õhusõidukid omavad täna lisaks videomaterjali või pildi tegemise juures ka võimaliku otseülekande tegemise võimalusi. Kui asutusesisese teabe edastamine toimuks otseülekandena droonilt, võiks antud tegu kvalifitseerida teiseks alternatiiviks, kuna teave antakse ühel või teisel moel edasi kolmandatele isikutele. Otseülekannet internetti edastades ja piiramatule hulgale inimesteni videopildi edastamisel on teave tegelikkuses kolmandatele osapooltele teatavaks tehtud. Küll aga isikute ringi, kelleni teave ülekandena jõuaks, on keeruline tuvastada. Antud olukorras saab üksnes tõdeda fakti, et läbi droonilt tehtud ülekande on teave edasi antud ja sellega oleks loodud võimalus välisriigi esindatavatele isikutele või organisatsioonidele edastamiseks. Seda, kas see on jõudnud mõne välisriigi, selle esindaja või mõne organisatsioonini, oleks keeruline tuvastada.

Tagajärje saabumine tähendab süüteo lõpuleviimist ehk materiaalse süüteo koosseisu täitmist. Tagajärjedelikti koosseis on üles ehitatud sellisel viisil, et karistatav ebaõiglus kui tegu avaldub alles saabunud tagajärjes. Asutusesiseseks tunnistatud teabe kogumise ja edastamise mõistes on tegu spetsiifilise teokirjeldusega, kuna sellisel juhul on vaja nõutavat tegu ehk antud juhul teabe kogumist edastamise eesmärgil või siis teabe edastamist.¹⁴⁰ Siinjuures pole oluline tegu ja tagajärge lahutav ajavahemik. Mehitamata õhusõidukit kasutades ja teavet seadmesse talletades võib teo ja

¹³⁹ Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn. 2021. Lk 802

¹⁴⁰ Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Õigusteaduse õpik. Juura kirjastus. Tallinn. 2018. Lk 204-206

tagajärje vahele jääda ajavahemik, juhul kui käitaja ei kasuta võimalust vahendada teavet otseülekanne teel.¹⁴¹ Koosseisupärane tagajärg on saabunud, kui vastav teave on kogutud ja edasi antud kolmandatele isikutele. Tagajärg on saabunud ka siis, kui teave on kogutud ja eksisteerib käitaja eesmärk see edasi anda. Asutusesisese teabe kogumine ja edastamine kujutab endast kvalitatiivset kahju ehk õiguste või huvide kahjustamist ning tooks kahju Kaitseväele ja ka riigi julgeolekule. Teabe kogumine ise märkimisväärset kahju ei tekita, kuid tagajärg võib tekkida juhul, kui teave liigub käitaja valdusest välja.

Isik saab vastutada tagajärje eest üksnes siis, kui see on talle tõendatult omistatav. Põhjuslikkusest tulenevalt peab olema teol ja tagajärje vahel seos. Tagajärg on põhjustatud teo poolt, kui ei ole võimalik tegu ära mõelda, ilma et tagajärg ära langeks.¹⁴² Kui mehitamata õhusõiduki käitaja ei koguks asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teavet, ei oleks miski kellelegi üle anda. Kui teabe kogumine kui tegu ära mõelda, jääks § 243 langeks tagajärg antud süüteol ära. Sellisel juhul ei ole midagi sellist teabena üle anda, mis klassifitseeruks asutusesiseseks.

Teo subjektiivne külg näitab teo objektiivsete asjaolude seotust teo toimepanija sisemaailmaga ning kuidas need talle subjektiivselt omistatavad on.¹⁴³ Mehitamata õhusõidukiga Kaitseväge julgeolekualal lendamine või alal toimuva jäädvustamine on üksnes väärtegu tulenevalt Kaitseväge korralduse seadusest ja on ka väärteona karistatav, olgu see siis tegu sooritatud tahtlikult või siis ettevaatamatusest. Nimetatud väärteo koosseisude puhul ei ole käsitletud asutusesisese teabe avalikuks tulekut või edasi andmist. Karistusseadustiku § 15 lõike 3 kohaselt on väärteona karistatav nii tahtlik kui ettevaatamatusest toime pandud süütegu.¹⁴⁴ Isik võis sattuda Kaitseväge julgeolekualale ettevaatamatusest, kuid sellegipoolest on väärteokoosseis täidetud.

Karistusseadustiku § 15 lõiked 1 ja 2 ütlevad, et kuriteona on käsitletav üksnes tahtlik tegu ja tegu on tahtlik ka siis, kui see vastab süüteokoosseisule, eeldades teo suhtes tahtlust.¹⁴⁵ Karistusseadustiku § 243 subjektiivne külg eeldab tahtlust. Tahtlus on seotud tahtluse esemega ehk teo asjaoludega ehk tahtluse tuumaga, millele süüteo toimepanija tahtlus on suunatud.¹⁴⁶ Kui mehitamata õhusõiduki käitaja lennutab oma lennuvahendit julgeolekuala kohal, on tahtluse

¹⁴¹ Näiteks DJI Mavic2 air pakub võimalusi edastada kaamerapilt sotsiaalmeedia platvormile. Käitajal on võimalus reaalsajas edastada oma drooniga toimuvat teda sotsiaalmeedias jälgivatele isikutele.

¹⁴² Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Õigusteadeuse õpik. Juura kirjastus. Tallinn. 2018. Lk 208-210

¹⁴³ *Ibidem*, Lk 230-233

¹⁴⁴ Karistusseadustik. – RT I, 03.0.3.2021, 3

¹⁴⁵ *Ibidem*

¹⁴⁶ Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Õigusteadeuse õpik. Juura kirjastus. Tallinn. 2018. Lk 236-243

esemeks teave, mida isik territooriumilt kogub. Kui teabe kogumise eesmärk on teave ka edasi anda, on tegu tahtliku ja teadliku käitumisega. Tahtluse ese on seotud intellektuaalse ja voluntatiivse elemendiga. Intellektuaalne element ütleb, et tahtluse olemasoluks peab isik ehk teo toimepanija süütekoosseisu alla subsumeeruvatest asjaoludest olema vähemalt teadlik. Isik peaks olema vähemalt teadlik oma teo iseloomust, et tema tegu võib kvalifitseeruda seaduse järgi karistatavaks teoks. Voluntatiivne element on seotud teo toimepanija tahteotsusega. Tahtmine realiseerib teadmises kavandatava otsuse.¹⁴⁷ Isik, kes käitab oma drooni julgeolekuala kohal, olles sinna mitte eksinud, peaks olema teadlik oma tegevuse iseloomust ning tahtma seda teha või vähemalt mööna, et oma tegevusega võib ta täide viia vähemalt lisaks väärtekoosseisule tulenevalt Kaitseväe korralduse seadusest ka kuriteokoosseisu tulenevalt karistusseadustikust.

Karistusseadustiku §-i 16 lõike 1 alusel on tahtluseks kavatsetus, otsene ja kaudne tahtlus.¹⁴⁸ Kavatsetusega on tegu siis, kui süütekoosseisu asjaolude realiseerimine on isiku teadlikuks eesmärgiks. Kui mehitamata õhusõiduki käitaja tegevus julgeolekuala kohal või selle vahetus läheduses on tema teadlik käitumine, teades, et tema jälgiv, jäädvustav või edastav tegevus on õigusvastane, teeb ta seda kavatsetult. Isiku on seadnud endale eesmärgiks asutusesisese teabe kogumise. Ainult teabe kogumine ei taga veel ühe kahest alternatiivist täitmise, kuid kui isik teeb teabe kogumise hetkel ka otseülekande interneti sotsiaalmeedia kanalitesse, tegutseb isik kavatsetult ka teabe edasiandmisel kolmandatele isikutele ehk võimalikele välisriigi esindajatele. Otsese tahtluse korral on isik teadlik oma käitumise tulemusel saabuvatest tagajärgedest ehk käideldes Kaitseväe julgeolekuala kohal mehitamata õhusõidukit ning jäädvustades kas siis tehnikat, taktikalisi tegevusi või muid läbiviidavaid harjutusi, peaks omama isik kindlat teadmist tema käitumise tulemusel saabuvatest tagajärgedest.¹⁴⁹

KarS § 243 sätestatud kuritegu eeldab endas tahtlust. Süütekoosseis on täidetud ka siis, kui isik pani teo toime vähemalt kaudse tahtlusega.¹⁵⁰ Kaudse tahtluse korral ei ole tagajärje saabumine kindel, aga on tõenäoline ning võib jääda ka saabumata. Kaudne tahtlus eeldab intellektuaalset ja voluntatiivset elementi sellises mahus, et isik, kes süüteo toime paneb, peab oma käitumisest tulenevalt võimalikuks ja mööna, et oma teoga ta realiseerib süütekoosseisu. Süütekoosseisu realiseerimiseks on vajalik isiku tahtlus, et tema tegu hõlmaks endas koosseisu kõiki objektiivseid

¹⁴⁷ *Ibidem*, Lk 237-244

¹⁴⁸ Karistusseadustik. – RT I, 03.0.3.2021, 3

¹⁴⁹ Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Õigusteaduse õpik. Kirjastus Juura. 2018. Tallinn. Lk 248-254

¹⁵⁰ Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn. 2021. Lk 802.

asjaolusid. Mehitamata õhusõiduki käitaja, kes lennutab oma vahendit Kaitseväe julgeoleku alal ja rakendab seejuures ka kaamerat, salvestades alal toimuvat ja talletades seda oma seadmesse, omades vähemalt eesmärki see teave edasi anda, peab vähemalt võimalikuks pidama ja möönma, et oma tegevusega võib ta toime panna süüteo tulenevalt KarS § 243. Vaadates KarS §-i 243 lõikes 1 olevaid alternatiive, siis esimene alternatiiv eeldaks pigem kaudset tahtlust, teine seevastu otsest tahtlust või kavatsust.

Kui tegu rikub õiguskorda, on see õigusvastane. Õiguskord on objektiivne suurus, mis kehtib kõikidele ühiskonna liikmetele võrdselt. Koosseisupärasel toime pandud teos puuduvad õigusvastasust välistavad asjaolud.¹⁵¹ Karistusseadustiku § 243 eeldab endas vähemalt kaudset tahtlust subjektiivse koosseisuna. KarS §-s 31 lõikes 1 on sätestatud, et tahtlik tegu ei ole õigusvastane üksnes siis, kui isik seda toime pannes kujutab endale ekslikult ette asjaolusid, mis välistaksid õigusvastasuse. Sellest tulenevalt vastutaks isik ettevaatamatusel toime pandud süüteo eest.¹⁵² KarS § 243 süüteokoosseis sätestab, et isik vastutab üksnes sellisel juhul antud teo osas, kui ta kogub asutusesisest teavet eesmärgiga see edasi anda või andeski edasi teave vastavatele isiku(te)le või organisatsiooni(de)le. Kui isikul eksisteerib vähemalt kaudne tahtlus teavet koguda ja edasi anda, puuduvad tema teos õigusvastasust välistavad asjaolud. Paragrahvi esimese alternatiivi hindamine on mõnevõrra keerulisem, arvestades, et süüteokoosseis on täidetud juba olukorras, kus isik on teo toime pannud „kogus teavet eesmärgiga anda edasi“. Antud alternatiiv ei sätesta ära isikut või isikute ringi, kellele see teave minema peaks. Kui isik oleks eelnevalt jälgitav julgeolekuasutuste poolt, oleks võimalik tuvastada tema teo eesmärk nt teabe üleandmisena. Kui isik ei ole eelnevalt jälgitav, oleks keeruline tuvastada tema teo eesmärki, kui ta kogub teavet. Teabe üleandmine saaks toimuda sellisel juhul teadmata ajal ja kohas. Mehitamata õhusõiduki käitaja jälgimine, kes pole eelnevalt oma lendu registreerinud või tegutseb kontrollimata õhuruumis, kuid Kaitseväe julgeolekuala läheduses, on keeruline.

Teise alternatiivi puhul, kui isik on kogunud mehitamata õhusõidukit käitades teavet ja annab teabe edasi paragrahvis sätestatud pool(te)le, puuduvad õigusvastasust välistavad asjaolud. Tegumise toime pandud ja tagajärg on üleandmisega saabunud.

Süü näitab, kas teo toimepanija subjektiivselt tehtud teo eest ka vastutab. Teo süütlisus tähendab isiku koosseisupäraselt ja õigusvastast tegu, kui ei esine süüd välistavaid asjaolusid vastavalt

¹⁵¹ Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Õigusteaduse õpik. Juura kirjastus. Tallinn. 2018. Lk 281-285

¹⁵² Karistusseadustik. – RT I, 03.03.2021, 3

karistusseadustiku §-le 32 lõike 1 teisele lausele. Et olla süüvõimeline, peab isik olema vähemalt 14-aastane. Samamoodi peavad puuduma seaduses sätestatud süüid välistavad asjaolud ehk isikul puudub süüvõime vastavalt KarS §-le 33 või pole süüdiv tulenevalt KarS § 34 lõige 1. Täna ei ole drooni käitajal seatud vanuse mõistes kasutamise alampiiri.

Asutusesiseseks tunnistatud teabe kogumine edastamise eesmärgil või reaalselt edasi andmine kolmandatele isikutele võib olla üks karistusseadustiku süüteo koosseise, mida mehitamata õhusõiduki käitaja oma teoga kaitseväge julgeolekualal võib toime panna. Julgeolekualal toimuv võib samas kvalifitseeruda ka riigisaladuseks. Riigisaladuse ja salastatud välisteabe seaduse § 7 lõike 1 kohaselt on riigikaitse alane riigisaladus sõjalise riigikaitse ettevalmistamist, juhtimist ja tegevust käsitlev teave.¹⁵³ Sama paragrahvi lõiked 2 ja 3 sisaldavad endas mobilisatsiooni ettevalmistamise ja läbiviimise temaatikat. Mobilisatsioon¹⁵⁴ ei ole sama, mis on formeerimine¹⁵⁵ või lahkformeerimine¹⁵⁶, kuid formeerimisega algab üksuste koondamine. Nii formeerimisega seotud alad kui ka Kaitseväge harjutusväljad on Kaitseväge julgeolekualad. Kaitseväge korraldab regulaarselt reserv- ja lisaõppekogunemisi. Nende tegevuste käigus testitakse riigikaitse valmisolekut täitmaks sõjaaja ülesandeid ja formeerimine või lahkformeerimine on üks osa sellistest harjutustest. Õppekogunemistel kutsutakse üksused kokku vastavalt planeeritule ja etteantud asukohtadesse. Samamoodi võib nendes asukohtades hiljem toimuda lahkformeerimine.

Õppekogunemistel võidakse läbi viia Kaitseväge harjutusväljadel erinevaid taktikalisi harjutusi kui ka lahingumoonast laskeharjutusi. Kui isik käitab oma mehitamata õhusõidukit reserv- või lisaõppekogunemistega seotud alade kohal või vahetus läheduses, võib tema tegevust tõlgendada Kaitseväge julgeolekualale tungimisega ning riigisaladusega seotud teabe kogumise või jäädvustamisena. Isikul on reaalselt võimalik oma tegevusega fikseerida ära erinevad formeerimisega või harjutuste läbiviimisega seotud asukohad, maastikupunktides toimuvad tegevused, tegevuste toimumise kulg ajalises võtmes kui ka muud rutiinid, mida võib pidada riigikaitse ettevalmistamist ja juhtimist käsitlevaks teabeks. RSVS § 10 lõike 1¹ punkti 4 alusel

¹⁵³ Riigisaladuse ja salastatud välisteabe seadus. – RT I, 06.05.2020, 36

¹⁵⁴ Sõnaveeb.ee andmetel on mobilisatsioon sõjaks või muuks hädaolukorraks valmistumine riigi ressursside koondamise ja korraldamise teel. <https://sonaveeb.ee/search/unif/dlall/mil/mobilisatsioon/1> (viimati külastatud 22.04.2021)

¹⁵⁵ Sõnaveeb.ee andmetel on formeerimine saabuva isikkoosseisu, varustuse ja materjali koondamine ajutine hoidmine ja organiseerimine üksustesse, et valmistada need ette nende edasi liikumiseks ja edasiseks tegevuseks. <https://sonaveeb.ee/search/unif/dlall/mil/formeerimine/1> (viimati külastatud 22.04.2021).

¹⁵⁶ Lahkformeerimine on seevastu üksuse organiseeritud laialisaatmine, isikkoosseisu teenistusest vabastamine, relvastuse ja lahingutehnika ja transpordivahendite ja muu sõjavarustuse tagasivõtmine ja ladustamiseks edastamine. <https://sonaveeb.ee/search/unif/dlall/mil/lahkformeerimine/1> (viimati külastatud 22.04.2021)

kvalifitseerub taristu ja teabe kaitse riigisaladuseks ka Kaitseväe ja Kaitseväe relva- ja lahingumoonaladused käsitlev teave. Kaitseväe julgeolekualadel paiknevad ka üksuste relva ja lahingumoonaladused ning formeerimisharjutuste läbiviimise käigus on kaasatud ka suure tõenäosusega need hooned. Kui mehitamata õhusõiduk peaks üksuste formeerimisel või formeerimisharjutuse läbiviimisel seda jälgima ja ka jäädvustama, on võimalik, et isik saab enda valdusesse ka infot, mis puudutab relva- ja lahingumoonaladusi, nende asukohti ning laiali veetavat laskemoona ja vedamise rutiini. Samamoodi võib teatud osa tegevusi kvalifitseerida mobilisatsiooni ettevalmistamisena ja läbiviimisena.

Karistusseadustiku § 232 sätestab ära riigisaladuse avalikustamisega seotud süüteo ehk riigireetmise. Õigushüve, mida käesoleva paragrahvi kaitstakse, on Eesti väline julgeolek. Teo objektiks on riigisaladus või salastatud välisteave ja eo subjektiks on Eesti Vabariigi kodanik, kes antud saladuse ühel või teisel moel avalikustama peaks. Tegu on sarnaselt §-le 243 alternatiiv-aktiivse süüteokoosseisuga ning tagajärje põhjustamine ei ole otseselt nõutav. Teo esimeseks alternatiiviks on välismaalase või välisorganisatsiooni abistamine, kelle vägivallata tegevus on suunatud Eesti riigi vastu. See eeldaks drooni käitajalt reaalselt välisvaenlase abistamist, mis pole koosseisu arvestades sugugi ebatõenäoline.

Teine alternatiiv on seotud salateabe kogumisega ja edastamisega. Teine alternatiiv, sarnaselt §-le 243 eeldab, et teabe kogumine peab toimuma selle edastamise eesmärgil.¹⁵⁷ Vaadates mõlemat alternatiivi, siis mehitamata õhusõiduki käitaja saaks oma tegutsemisega toime panna pigem teise alternatiivi. Käitades oma õhusõidukit Kaitseväe julgeolekualade kohal sel ajal, kui viiakse läbi sõjaajal toimuvaga sarnaseid harjutusi, varustuse ja lahingumoonaladuste vedusid ja muid liikumisi, oleks hüpoteetiliselt võimalik drooni käitajal jäädvustada oma lennubahendiga teavet, mida võiks klassifitseerida riigisaladuseks tulenevalt RSVS § 10 lõikele 1¹ punktile 4. § 232 lõike 1 teine koosseisualternatiiv eeldab endast salastatud välisteabe kogumist või edastamist välisvaenlasele. Teabe kogumise allikatel või viisil ei ole tähtsust.

Ka ei peeta oluliseks kogutavast teabest aru saamist.¹⁵⁸ Näiteks käitaja, filmides formeerimise või lahingumoonaga seotud tegevusi, ei pruugi ise toimuvast aru saada, kuid toimuv ise võib klassifitseeruda salastatud teabeks. Teabe edastamine tähendab ükskõik millist viisi teabe andmist teise isiku valdusesse, kas või sidevahendit kasutades. Käesoleval juhul võib teabe edastamine

¹⁵⁷ Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn. 2021. Lk 765-766

¹⁵⁸ *Ibidem*, lk 766

toimuda viisil, kui mehitamata õhusõiduki käitaja teeb oma lennust otseülekande näiteks interneti sotsiaalmeedia leheküljel. Sellisel juhul on küll raske tuvastada, kas teave on liikunud mõne välisvaenlase valdusesse. Sellise tegevusega oleks isik täitnud § 232 lõike 1 teise koosseisualternatiivi.

Teine koosseisualternatiiv eeldab endast subjektiivsel tasemel tahtluse olemasolu. Teo toimepanija ei pea tegutsema riigivastasel eesmärgil, küll aga peab ta vähemalt võimalikuks pidama või mõõnma, et viisil, kuidas ta näiteks julgeolekualal oma drooni käitab, võib kogutav teave osutada riigisaladuseks.¹⁵⁹

Seega isik, kes tunneb huvi Kaitseväe julgeolekualal toimuva suhtes, käitab oma mehitamata õhusõidukit Kaitseväe alalise või ajutise julgeolekuala kohal või selle vahetus läheduses ja jäädvustab sedalaadi teavet või teeb alal toimuvast ülekande läbi interneti näiteks sotsiaalmeedia kontole, võib oma teoga täide viia süüteo koosseisu, mis kvalifitseerub KarS § 232 lõike 1 järgi riigireetmiseks.

2.4 Näiteid mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse reguleerimisest Ameerika Ühendriikidest

Ameerika Ühendriigid näevad valitsusväliste mehitamata õhusõidukite käitajates ohtu julgeolekule. Seadused on osariigiti erinevad, kuid üldjoontes on põhimõtted samad. Osariigid on ära sätestanud kriitilise taristu, mille kohal ega vahetus läheduses mehitamata õhusõidukeid käitada ei tohi. Esmast ohtu nähakse privaatsusõiguse rikkumise näol. Mehitamata õhusõiduk võib põhjustada tõsist ohtu kriitilistele taristutele ja seejuures ka avalikule ohutusele. Ühendriikide julgeoleku eksperdid on mõista andnud, et terroristid oleksid võimelised kasutama mehitamata õhusõidukeid jälgimiseks või ka kriitiliseks peetavate taristute ründamiseks.

Kriitilised taristute klassifikatsioon on osariigiti erinev.¹⁶⁰ Näiteks New Jersey osariigis peetakse mehitamata õhusõiduki käitamist kriitiliste taristute vahetus läheduses neljanda astme kuriteoks. Kolmanda astme kuritegu on see, kui sa käitaja lennutab oma drooni vanglate läheduses ning kasutab oma vahendit jälgimiseks. Põhja-Carolina osariik on samamoodi keelustanud mehitamata õhusõidukite käitamise vanglate vahetus läheduses. Valesti käitamise korral on ettenähtud

¹⁵⁹ Sootak, J., Pikamäe, P. Karistuseseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn. 2021. Lk 766

¹⁶⁰ United States Drone Laws. Overview of drone rules and regulations in USA by state. 2019. Lk 2-3

rahatrahv.¹⁶¹ Põhja-Carolinas on keelatud mehitamata õhusõidukiga jälgida ja rikkuda kellegi privaatsusõigust. Raskema süüteo korral on ettenähtud ka vangistus.¹⁶²

Ameerika Ühendriikide koodeksi 18. pealkirja 1. osa sätestab endas kriminaalseadustiku erineva taseme kuriteod. Näiteks kriminaalseadustiku § 39B sätestab ära mehitamata õhusõidukite ohtliku käitamise, mis on lõigete a ja b kohaselt seotud lennukite ja lennuväljadega. Antud lõigete punktid toovad välja, et mehitamata õhusõidukite käitamine lennukite või lennuväljade lähedal, mis võivad tekitada vahetu ohu mõnele lennuvahendile, võib teo toimepanijale ehk käitajale karistusena tuua ka vangistuse. Kui käitamine võib tuua endaga kaasa füüsilise isiku raske tervisekahjustuse või surma, võib käitajat karistada kuni 10 aastase vangistusega.¹⁶³

Koodeksi 10. pealkiri on mõeldud Ameerika Ühendriikide relvajõududele ja selle alapealkiri A on üldised sõjaväe seadused. 1. osa on pühendatud organisatsioonile ning üldistele sõjalistele jõududele ning selle 3. peatükk on seotud üldiste jõudude ja funktsioonidega. Antud peatüki § 130i sätestab endas riigikaitsega seotud asutuste kaitse temaatika mehitamata õhusõidukite eest. Õigusnormis on ära kirjeldatud tegevused, kui mehitamata õhusõiduk peaks rikkuma riigikaitsega seotud rajatise valdust või kujutama endast ohtu isikkoosseisule, varale või turvalisusele. Antud paragrahviga antakse rajatiste või asutuste volitatud töötajatele õigused mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse sekkumisse, lubades teda tuvastada ning jälgida ilma eelnevat nõusolekut saavutamata. Samamoodi on lubatud tema tegevuse jälgimine ja pealtkuulamine. Pealtkuulamine on lubatud üksnes sellises mahus, et tagada kaitserajatiste või asutuste julgeolek. Kui Eestis taotletud Kaitseväe korralduse seaduse muudatus võimaldanuks jälitada näiteks mehitamata õhusõiduki käitajat kuni 24 tundi peale võimaliku süüteo toimepanemist ning küsimusi või kahtlusi tekitas kogutud andmete säilimise aeg, siis Ühendriikide kaitseminister on lubanud jälitamisega kogutud andmeid säilitada kuni 180 päeva, kui minister pole sätestanud teisiti.¹⁶⁴

Sama paragrahvi lõiked C ja D lubavad sekkuda vajadusel drooni juhtimisse vastavalt vajadusele ja vahendeid kasutades ning võtta üle seadme juhtimine. Lõiked E ja F lubavad käitaja lubamatu tegevuse korral ka drooni arestida või äärmisel juhul ka hävitada.¹⁶⁵

¹⁶¹ *Ibidem*, S Lk 39-40

¹⁶² North-Carolina General Assembly. Article 16B. Use of unmanned Aircraft Systems. § 15A-300.1 Restrictions on use of unmanned Aircraft systems. [GS 15A-300.1.pdf \(ncleg.net\)](#) (viimati külastatud 23.04.2021)

¹⁶³ Legal Information Institute. <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/39B> (viimati külastatud 19.04.2021)

¹⁶⁴ *Ibidem*

¹⁶⁵ *Ibidem*

KOKKUVÕTE MAGISTRITÖÖS „KAITSEVÄE JULGEOLEKUALA RIKKUVATE MEHITAMATA TSIVIILLENNUVAHENDITE KÄITAJA TEGEVUSE KRIMINALISEERIMINE“

Umbes kümnend tagasi oli tsiviilotstarbeliste mehitamata õhusõidukite ehk droonide kasutamine pigem erandlik nähtus. Tänapäeval on lennuvahendite käitamine igapäevane ja lennutamine kui tegevus ja hobi kogub ise populaarsust. Tehnoloogia areneb suurel kiirusel ning inimkond käib muutuste ning arengutega samm-sammult ka kaasas. Kui veel aastaid tagasi olid mehitamata õhusõidukite hinnad kõrged ja vahendi soetas üksnes see, kes ka valdkonnast sügavamalt huvi tundis, on täna meist igapäev võimalik soetada taskupärase hinnaga mehitamata õhusõiduk ehk droon ja seda ilma igasuguste piiranguteta. Mehitamata lennuvahendid omavad täna erinevaid sensoreid, kus fotode tegemine või videoklipi jäädvustamine kuulub droonil juba baasvarustusse. Uuematel seadmetel on võimalik kasutada ka öövaatlus- ja ka termokaamera võimet. Lennuvahendi kasutamine ei eelda täna veel käitajalt spetsiifilist väljaõpet ning piiratud väljaõppe tulemusel on isik võimeline vahendit kasutama, sealjuures ka selle kõiki võimalikke funktsioone. Täna rakendatakse mehitamata õhuvahendeid praktiliselt igas eluvaldkonnas, fotograafiast kuni põllumajanduseni välja.

Transpordiamet on ära reguleerinud kohad ja alad, kus lennutamine on kas keelatud või tuleb antud alas taotleda eelnevalt lennutamiseks luba. Nendeks aladeks on kontrollitud õhuruumid, lennuinfotsoonid ning piirangualad. Viimaseid täiendatakse jooksvalt NOTAM teadetega ning need on seotud militaarlennundusega. Kaitseväge korralduse seaduse § 50 kohaselt on Kaitseväge territoorium, Kaitseväge laevad, lennuvahendid ja sõidukid Kaitseväge julgeolekualad. Alalisteks julgeolekualadeks on tänased Kaitseväge ja Kaitseliidu struktuuriüksuste alalised paiknemiskohad ja harjutusväljad või mõni muu Kaitseväge territoorium, kus paiknevad Kaitseväel erinevad laod. Ajutised julgeolekualad on Kaitseväge juhataja või tema volitatud ülem ise käskkirjaga määratlenud. Kõik struktuuriüksuste väliharjutuste paiknemisalad on Kaitseväge ajutised julgeolekualad. Eelpool nimetatud Transpordiameti piirangud katavad ära üksnes Kaitseväge julgeolekualad, mis asuvad Tallinnas, Tartus, Pärnus, Ämaris ja Tapal või nende linnade lähiümbruses. Samas katmata jäävad üksjagu Kaitseliidu malevate alalisi julgeolekualasid kui ka struktuuriüksused Jõhvis ja Võrus, kus vastavalt paiknevad siis Viru ja Kalevi jalaväepataljon ning Kuperjanovi ja 2. jalaväebrigaadi tagalapataljon.

Kaitseväe alalistel julgeolekualadel paiknevad üksuste taristu, relva- ja laskemoonalaod, isikkoosseis kui ka teatud arv tehnikat, mida kasutatakse rahuaja tingimustes väljaõppeks ning sõjaajal tegutsemiseks. Kaitseväe harjutusväljadel ja ajutistel julgeolekualadel viiakse läbi taktikalisi harjutusi ning tiiru- või lahinglaskmisi, mis kätkevad endas üksuse taktikat ning lahingmoona.

Aasta-aastalt on kasvanud mehitamata õhusõidukite käitamine Kaitseväe julgeolekualade kohal ja see on muutunud probleemiks. Isikud, kes Kaitseväe julgeolekualade kohal või nende vahetus läheduses oma vahendeid lennutavad, teevad kas seda oma hobiks ja huvist või on neil selleks mõni teine põhjus. Samas, ülelennu ja selle aegse jäädvustamisega on võimalik tuvastada ja kindlaks teha alal paikneva tehnika arv ja iseloom, võimalikud üksuste paiknemiskohad ning äärmisel juhul ka relvastuse või laskemoona ladude asukohad. Tulenevalt avaliku teabe seadusest võib tunnistada sellise teabe vähemalt asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabeks, kui mitte mõnedel kitsamal põhjusel riigisaladuseks. Mehitamata õhusõiduki käitaja võimalik teabe kogumine on probleem.

Käesoleva uurimistöö eesmärk on välja selgitada võimalused mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse sanktsioneerimiseks, kui isik peaks lennutama mehitamata õhusõiduki Kaitseväe julgeoleku ala kohal või selle vahetus läheduses alal toimuva tegevuse jäädvustamise eesmärgil.

Uurimistöö autor on püstitanud käesolevaks uurimistööks neli uurimisküsimust:

5. Milline on tänane õigusruum mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse reguleerimiseks?
6. Millised on seadusandluses väljatoodud sanktsioonid mehitamata õhusõiduki käitajale, kes olenemata keelust kasutab vahendit julgeoleku ala kohal või selle vahetus läheduses?
7. Millised oleksid tänased põhjused mehitamata õhusõiduki käitaja tegevuse kriminaliseerimiseks?
8. Kuidas tuleks täiendada tänast karistusseadustikku, et mehitamata õhusõiduki käitaja tegevus oleks kuriteona reguleeritud?

Eesti Vabariigis reguleerib täna mehitamata õhusõidukite käitamisi ridamisi erinevaid õigusakte. Lennundusseadus reguleerib üldiselt Eesti õhuruumis toimuva ning sätestab ära mehitatud ja mehitamata lennuvahendi põhimõtted. 2015. aastal anti välja lennuameti peadirektori üldkorralduslik ettekirjutus nr 4.1-7/15/33, mis reguleerib ära keelu-, piirangu-, ajutiselt eraldatud, ajutiselt reserveeritud, langevarjuhüpete, motoparaplaanide ja tundliku faunaga alad. Nimetatud keelualade all mõeldakse alasid, mille ülelennu sooritamiseks on vaja taotleda ühekordset luba.

2015. aastal anti välja majandus- ja taristuministri määrus nr 24 millega sätestati ära riigisisesed lennureglid ja erandid ning erisused Euroopa komisjoni rakendusmäärusest nr 923/2012. Antud määrusega reguleeriti esmaselt ka mehitamata õhusõidukite valdkonda Eesti õhuruumis. Täna on antud Euroopa Komisjoni kui ka Eestis välja antud määrused kehtetud.

Olulisemad ja suuremad mõju omavad määrused on tulnud aga Euroopa Parlamendilt ja Nõukogult ning Euroopa Komisjonilt. 2018. aastal on Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt välja antud määrus (EL) 2018/1139, mis kätkeb endast tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme. Nimetatud normid on mõeldud küll üldises plaanis tsiviillennunduse reguleerimiseks Euroopa õhuruumis, kuid antud määruses reguleeritakse ära ka üheselt ja täpselt ära mehitamata õhusõiduki mõiste ja selle käitamise põhimõtted.

2019. aastal anti Euroopa Komisjoni poolt välja rakendusmäärus (EL) 2019/947, mis on seotud mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetlustega. Konkreetne määrus ongi suunatud liikmesriikidele mehitamata õhusõiduki temaatika reguleerimiseks ja rakendamiseks. Oluliste muudatustena mehitamata õhusõidukite käitamisel toob antud määrus sisse oma lennuvahendi unikaalse registreerimise ning kohustuse käitajal osaleda enne lennutamist baasõppel, mis annaks isikule oskused seda ohutult käsitleda. Eestis rakendub käesolev määrus 2021. aasta juulist.

Kaitseväge suunal reguleerib mehitamata süsteemide käitamist Kaitseväge korralduse seadus. Esmased käitaja tegevuse sanktsioon tulebki §-st 56², mis keelab dronide käitamise Kaitseväge julgeolekualadel ning selle teo eest on ette nähtud rahaträhv. KKS § 56³ keelab käitajal julgeolekualal toimuva jäädvustamise, mille eest on samamoodi ettenähtud rahaträhv. Üks tegu ei pruugi välistada teist, mistõttu võib siinkohal tekkida väärtekoosseisude puhul ideaalkogum, kus ühe teoga võidakse kahjustada mitut õigushüve – julgeolekualal loata lendamine ning loata salvestamine ja edastamine.

Täna ei ole mehitamata õhusõiduki käitamine kui tegevus või sellest tulenev tagajärg otseselt kriminaliseeritud. Karistusseadustikus ei sisalda endas mitte ühtegi õigusnormi, mis oleks konkreetselt mehitamata süsteemidega seotud. Küll aga on ridamisi süüteo koosseise, mida saaks täide viia mehitamata õhusõidukeid kasutades. Samas võib drooni tahtlikult või ettevaatamatusest valesti käitades tekitada rahvarohketes kohtades kõrvalistele isikutele füüsilist valu või nädalaid kestva tervisekahjustuse, mis kvalifitseeruks teo mõistes karistusseadustiku § 121 lõike 1 või 2 alusel kehaliseks väärkohtlemiseks. Kui drooni kaal osutub üle 250g või kui arvestada tänaseid parameetreid, kus see võib olla kuni 1kg, võib selle valesti käitamine tuua kaasa oluliselt raskemaid

tagajärgi. Kui sellega on tekitatud kellegi elule oht, võib selle süüteo kvalifitseerida raske tervisekahjustuse tekitamiseks KarS § 118 lõike 1 alusel. Kui see on põhjustatud ettevaatamatusest, tuleks vaadata § 119 lõike 1 suunas. Halvimal juhul viiks tahtlik valesti käitamine inimese tapmiseni, mida tuleks kvalifitseerida § 113 lõike 1 alusel või siis surma põhjustamiseni ettevaatamatusest § 117 lõike 1 alusel. Need süüteod võiksid hüpoteetiliselt aset leida ka Kaitseväge julgeolekualadel, kuid oleks täna pigem ebatõenäolised.

Mehitamata õhusõiduki käitaja võib vahendi lennutamisel Kaitseväge julgeolekuala kohal tuvastada ja talletada oma lennuseadmega miskit, mis võib kvalifitseeruda asutusesiseseks tunnistatud teabeks tulenevalt avaliku teabe seaduse §-st 35 lõikest 1 punktist 3¹ ja lõikest 1 punktist 4. Tegu on asutusesisesega teabega, mis on seotud Kaitseväge relvastuse ja varustuse tabelite või hulgaga või teagu on teabega, mis kvalifitseerub riigikaitse korraldamiseks, riigi sõjalise kaitse planeerimiseks, ettevalmistamiseks ja juhtimiseks. Nimelt ülelennuga on võimalik fikseerida territooriumil asuva tehnika spetsiifilisus, selle koosseis ja kogus ning tehnikal kasutatava relvastuse eripära ja kogus. Samamoodi on võimalik harjutusväljadel jälgida taktikalisi harjutusi ning lahingmoona sisaldavaid laskmisi, mida võib pidada sõjalise kaitse ettevalmistamiseks, läbiviimiseks ja juhtimiseks. Drooni lennutamisel võib isik lendu jäädvustades koguda enese teadmata teavet, mille kogumine ja edastamine võib osutada karistusseadustiku kohaselt kuriteoks. Nimelt karistusseadustiku § 243 järgi on asutusesiseseks tunnistatud teabe kogumine selle edastamise eesmärgil või edastamine paragrahvis välja toodud isikutele või organisatsioonidele kuriteona karistatav ning võib äärmisel juhul käitajale karistusena kaasa tuua vangistuse. Tegu on alternatiiv-aktiivse süüteoga, kus ühel või teisel moel on võimalik süüteokoosseis täita. Esimese alternatiivi puhul on lisaks teabe kogumisele oluline ka eesmärk edastamiseks, kuigi edastamine kui tegu ei pea otseselt olema täidetud. Teisel juhul tuleks teave välisriigi esindajale või organisatsioonile edasi anda, et koosseis täidetud oleks. Tegu eeldab endas kaudset tahtlust, kus käitaja peab oma käitumisest tulenevalt võimalikuks ja mõnab, et oma teoga ta realiseerib süüteokoosseisu.

Salvestatav ja potentsiaalselt edastatav teave võib lisaks asutusesiseseks kasutamiseks tunnistatule klassifitseeruda ka riigisaladuseks, kui käitaja käitab oma drooni harjutuse või õppuse läheduses, mis võib osutada näiteks üksuste formeerimiseks. Riigisaladuse ja salastatud välisteabe seaduse § 7 lõigete 1 ja 2 alusel on riigikaitse riigisaladus sõjalise riigikaitse ettevalmistamist, juhtimist ja tegevust käsitlev teave või mobilisatsiooni ettevalmistamist ja läbiviimist käsitlev teave. Erineva tasemega õppuste läbiviimine on ka riigi sõjalise kaitse planeerimine, ettevalmistamine ja

läbiviimine. Et mobilisatsioon õnnestuks vastavalt plaanidele, tuleb selleks harjutada. Üksuste formeerimine reserv- või lisaõppekogunemiste käigus on üks neid harjutusi. Formeerimise käigus võidakse teostada üksuste varustuse, relvastuse ja lahingmoona vedusid. Struktuuriüksuste osa väljaõppest toimub väljaspool alalisi julgeolekualasid, ajutistel julgeolekualadel, mille piires või selle lähialadel toimuvad taktikaliste harjutuste läbiviimised. Karistus antud süüteo toimepanemisel võrreldes §-ga 243 on rangem.

Karistusseadustiku § 232 sisaldab endas süüteo koosseisu riigireetmiseks. Tegu on sarnaselt §-le 243 alternatiiv-aktiivse süüteo koosseisuga, mis eeldab subjektiivsel tasandil vähemalt kaudset tahtlus teo toimepanemisel. Teo esimene alternatiiv on välismaalase või välisorganisatsiooni vägivallata tegevuse abistamisega seotud. Teo teine alternatiiv on täidetud siis, kui isik kogub salastatud teavet ja tal eesmärk see edastada. Mehitamata õhusõiduki käitaja võib toime panna suure tõenäosusega süüteo koosseisu teise alternatiivi. Käitades oma drooni ajal ja kohas, kus viiakse läbi formeerimisõppust ja toimub varustuse ja lahingumoonaga liigutamine ja koormamine, võib teise alternatiivi esimene pool olla sellega täidetud.

Teabe edastamine tähendab ükskõik millist viisi teabe andmist teise isiku valdusesse, kas või sidevahendit kasutades. Kui isik peaks kasutama oma õhusõiduki võimet teha tegevusest ala kohal või vahetus läheduses ka otseülekanne interneti sotsiaalmeedia või muu meedia lehekülgedel, on ta täitnud sellega ka edastamise tingimuse. Otseülekanne tehes on hiljem keeruline kontrollida, kelleni antud ülekandes avaldunud teave jõudnud on. Siinkohal ei peeta oluliseks asjaolu, et käitaja on teabest, mida ta jäädvustab, aru saanud. Drooni käitaja, filmides formeerimise või lahingumoonaga seotud tegevusi, ei pruugi ise alal toimuvatest tegevustest aru saada, kuid toimuv ise võib klassifitseeruda salastatud teabeks.

Tänane karistusseadustik ei sisalda endas mehitamata õhusõidukiga seotud süüteo koosseise. Näiteks Ameerika Ühendriikides on toodud välja kuriteod, mis on suunatud lennukidele ja lennukite mõjutamisele. Samamoodi on neil ära reguleeritud see, kui isik käitab oma vahendit julgeolekualade kohal või vahetus läheduses. Ka Eesti karistusseadustik võiks sisaldada sedalaadi süüteo koosseise. Kui drooni lennutaja peaks tekitama ohu Eesti õhuruumis lennukile lähedal mõnele maanduvale või õhutõusvale lennukile, on tõenäoliselt põhjendatav antud tegu läbi KarS § 123 lõike 1 ehk ohtu asetamise või siis läbi vastavate koosseisude, mis on suunatud tervisekahjustuse või surma põhjustamisele kas siis tahtlikult või ettevaatamatusest.

Kaitseväeteenistuse alaste süütegude all pole mehitamata õhusõidukite alaseltsid välja toodud. Kõik võimalikud süüteod tuleks täna analüüsida läbi töös analüüsitud paragrahvide. Siinkohal leiab autor, et olemasolevaid paragrahve tuleks täiendada vähemalt mehitamata õhusõidukite vallas, sest lennuseadmed on oma arengus palju edasi läinud ja võivad tekitada oluliselt rohkem kahju, kui täna osatakse ette näha.

Uurimistöö autoril on välja tuua kokku 4 ettepanekut. Peagi rakendub Euroopa Komisjoni määrus 2019/947, millega kohustatakse pädevat asutust paika panema geograafilised alad, kus kehtivad lisapiirangud mehitamata õhusõidukite käitamiseks. Kui täna ei ole kõik Kaitseväe ja Kaitseliidu alalised julgeolekualad kontrollitud õhuruumi, lennuinfotsooni või piirangute ala poolt kaetud, siis määruse rakendumisel võiksid antud alad olla Transpordiameti poolt ära märgistatud. 2019/947 määruse kohaselt võivad uue põlvkonna droonid hakkama ise arvestama geograafiliste alade ning seatud piirangutega ning vahendid suudavad ise edaspidiselt vältida piirangute all olevaid alasid.

Täna on küll välja toodud karistusseadustiku § 232 ja § 243 osas alternatiiv-aktiivsed süüteoüksused, kuid mõlemal juhul eeldatakse kas teo täideviimist või teabe kogumist edastamise eesmärgil. Autor leiab, et süüteoüksused võiksid täidetud olla juba selles faasis, kui isik on saanud enda valdusesse asutusesiseseks tunnustatud teabe või siis teabe, mis klassifitseeruks riigisaladuseks. Kuna mõlemad süüteoüksused eeldavad vähemalt kaudset tahtlust ja mõlema paragrahvi puhul eksisteerib ühe alternatiivina võimalus, et süüteoüksused on täidetud, kui teo toimepannud isik on kogunud teavet edastamise eesmärgil, siis uurimistöö autor leiab, et selle eesmärgi tõestamine võib osutuda keeruliseks, kuna Kaitseväge või Kaitseväeluure volitusi isiku jälitamiseks läbi seadusemuudatuse ei saanud. See tähendaks seda, et Kaitseväeluure peab koostööd tegema teiste jõustruktuuridega, kellel on jälitamiseks ja jälgimiseks suuremad volitused. See aga viib selleni, et isik võib olla enne teabe üle andnud, kui tema tegevusele jälile jõutakse.

2021. 15. aprillist alates on kirjastus Juura välja andnud uue karistusseadustiku kommenteeritud väljaande. § 243 kommentaarides on välja toodud, et asutusesisese teabe avalikustamine või väljastamine on ära märgitud karistatavana väärteona tulenevalt AvTS §-st 54 lõikest 1. Autor leiab, et antud kommentaare võiks täiendada selliselt, et kui päris igasugune asutusesiseseks tunnustatud teabe ei ole karistatav väärteokoormas. Vabariigi julgeolekuga seotud teave võiks olla võetav kuriteona.

Kaitseväe korralduse seaduse muudatus andnuks Kaitseväeluurele võimalusi juurde isikute jälgimiseks ja jälitamiseks, kui nad kujutavad endast ohtu Kaitseväe julgeolekualale. Mehitamata

õhusõidukite käitajate tegevust on keeruline tuvastada, kui isik jälgib territooriumil toimuvat eemalt. Drooni tuvastamise korral eeldaks pidevat õhuruumi jälgimist. UAV-le reageerimine võtaks aega, kuna see eeldaks pidevat valmisolekut ja eraldi üksust, kes seda lennuvahendit jälitaks. Julgeolekuasutuste omavaheline koostöö on küll hea, kuid kui Kaitsevägi peaks ühendust võtma PPA või KAPO esindajatega, oleks jätkuvalt keeruline tuvastada käitaja asukoht või tema tegevuse eesmärk, kui isik ei ole taotlenud kontrollitavas õhuruumis oma lennuluba või droon ja käitaja registreerimata. Kaitseväel võiks olla võime sellise ohuga esmaselt ise tegeleda ning rikkumise tuvastamisel saaks menetlustoimingutega jätkata PPA vastavad organid.

SUMMARY OF THE MASTER'S THESIS "CRIMINALIZATION OF ACTIVITIES OF OPERATORS USING UNMANNED CIVIL AIRCRAFT IN VIOLATION OF DEFENSE SECURITY AREAS"

Using unmanned civil aircraft, also known as drones, was not very common a decade ago. This day, people use drones daily, and flying them as an activity and a hobby is becoming more popular. Technology is developing at a fast pace and society is keeping up with its' changes and developments, step-by-step. Drone prices were quite high a few years ago and only people, who very truly interested in them, went and invested their money in them. By now, their prices are much more affordable to the general public and any of us could buy one with no limitations set to owning them. Unmanned aircraft have different sensors installed on them, being able to take photos or record video is considered part of the basics already. The newer devices can also offer night vision and thermal cameras. Using drones does not require specific training and most people can fly the drones and use all of their functions even with very limited practice. Today, unmanned aerial vehicles are used in virtually every area of life, from photography to agriculture.

Estonian Transport Administration has regulated the places and areas, where flying unmanned air systems are either prohibited or where prior authorization to fly is required the area. These areas are controlled airspace, flight information zones, and restricted areas. The latter are constantly updated with NOTAM messages and are related to military aviation. According to § 50 of the Estonian Defense Forces Organization Act, the security areas of the Defense Forces are the territory, ships, aircraft, and vehicles of the Defense Forces. Current Defense Forces and Defense League permanent structural locations and exercise areas, and other Defense Forces territories, where they have storage facilities, are all considered to be permanent security areas. Temporary security areas have been defined by a directive of the Commander of the Defense Forces or his authorized commander. All training areas of the structural units are temporary security areas of the Defense Forces. The above-mentioned regulations by the Estonian Transport Administration cover only the Defense Forces security areas which are in Tallinn, Tartu, Pärnu, Ämari, and Tapa or are close to those locations. At the same time, some of the permanent security areas of the Defense League regiments as well as the structural units in Jõhvi and Võru, where the Viru and Kalev Infantry Battalions and the Kuperjanov and 2nd Infantry Brigade rear battalions are located, respectively, remain uncovered.

The permanent Defense Forces security areas hold the units' infrastructure, arms and ammunition depots, personnel, as well as technology used for peacetime training and wartime operations. Defense Forces field areas and temporary security areas are used to conduct tactical exercises, range shooting, or combat shooting, which entails unit tactics and munitions.

The use of unmanned aircraft above the Defense Forces security areas has grown over the latest years and it has become a problem. The people who fly their unmanned aerial systems above the Defense Forces security areas or in their proximity, do so for their hobby and out of interest, or there could be some other reasons behind their actions. Flying over the security areas and recording the views can give a person the opportunity to determine and identify the number and type of technological devices, possible locations or units, and in some cases maybe even the locations of arms and ammunition depots. According to the Estonian Public Information Act, this information can be considered as information meant for use within the institution, if not even state secret for some specific reasons and cases. Therefore, the possibility that the unmanned air vehicle gathers information, is a problem.

The goal of this thesis is to find out possibilities to sanction the operator of an unmanned aircraft if the person is operating the aircraft above the security area of the Defence Forces or in the proximity of this area with the purpose of recording information about the area or activities in the area.

The author of the thesis has raised four research questions for the present research:

1. What is the current legal framework for regulating the activities of an unmanned aircraft operator?
2. What are the sanctions set out in the legislation for an unmanned aircraft operator who uses the device above or near the security area despite the ban?
3. What would be the current reasons for criminalizing the activities of an unmanned aircraft operator?
4. How should today's Penal Code be amended to criminalize the activities of unmanned aircraft operators?

In the Republic of Estonia, the operation of unmanned aircraft is currently regulated by several different legal acts. The Aviation Act regulates what happens in the Estonian air space and sets out

the principles of manned and unmanned aircraft. In 2015, the Director General of the Estonian Civil Aviation Administration issued a general precept number 4.1-7/15/33, which regulates the restricted, limited, temporarily separated, temporarily reserved, skydiving, motorized paragliding, and sensitive fauna areas. These restricted areas are areas in which a single permit is required to fly.

In 2015, the Minister of Economic Affairs and Infrastructure issued regulation number 24, which set the rules and exceptions for aviation in the country and the differences from the European Commission Implementing Regulation No. 923/2012. This regulation was the first to regulate the field of unmanned air crafts in Estonia. Both the Estonian and European Commission regulations are invalid at this point.

The most important and effective regulations have come from the European Parliament, the Council of Europe, and the European Commission. In 2018, the European Parliament and Council of Europe issued a regulation (EU) 2018/1139, which consists of common rules in the field of civil aviation. Although these rules are intended to regulate civil aviation in European airspace in general, this regulation also unambiguously and precisely regulates the concept of unmanned aircraft and the principles of its operation.

In 2019, The European Commission issued a Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947, which is related to the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft. This specific regulation is directed to the member countries to help them regulate and implement regulations in the field of unmanned aircraft. As a significant change in the operation of unmanned aircraft, this regulation introduces the unique registration of aircraft and the obligation for the operators to undergo basic pre-flight training to enable the operator to handle them safely. This Regulation shall apply in Estonia from July 2021.

The Estonian Defense Forces Organization Act regulates using unmanned aerial vehicles in areas related to the Defense Forces. The initial sanction is a monetary penalty, based on § 56² which prohibits the use of drones in the security areas of the Defense Forces. There is an additional sanction of monetary penalty according to § 56³, which prohibits the recording of anything in the security area. One act may not preclude another, which is why an ideal set of misdemeanors may emerge here, where one act may harm several legal benefits - unauthorized flying in the security area and unauthorized recording and transmission.

Today, using an unmanned aircraft or any result of flying it is not criminalized. There are no specific legal provisions in the Penal Code, which would be specifically related to unmanned systems. However, there are several offenses that can be carried out using unmanned aircraft. Intentional or negligent misuse of a drone can cause physical pain or weeks of health damage to bystanders in crowded places, which would qualify as physical abuse based on subsections 121 (1) or (2) of the Penal code. If a drone weighs more than 250g or even up to 1kg, taking into consideration the parameters of current drones, then the improper operation of them can have significantly more serious consequences. If someone's life has been put in danger, this kind of offense can qualify as causing serious health damage based on subsection 118 (1) of the Penal Code. If this is caused by negligence, one should look at subsection 119 (1). In the worst-case scenario, the improper operation could lead to manslaughter, which should qualify under subsection 113 (1) or negligent homicide under subsection 117 (1) of the Penal Code. These offenses could hypothetically take place in the security areas of the Defense Forces, however they would be unlikely.

When flying an unmanned aerial vehicle above the security area of the Defense Forces, the operator can record and store information, which could qualify as internal information based on clauses 35 (1) 3¹) and (1) 4) of the Public Information Act. This is internal information that is tied to the quantities of armament and equipment of the Defence Forces, or information which qualifies to be important for the organization of national defense, for the planning, preparation, and management of national military defense. Flying over the security areas gives the operator the option to receive information about the specifics of the technology on-site, the amount and composition of the technology, and the specifics and quantity of the armament used on the technology. Also, the operator could observe and record tactical exercises and shooting with munitions, which could be considered as planning, preparation, and managing of military defense. The operator may not realize it, but collecting and transmitting information that they recorded while flying the drone could be a crime based on the Penal Code. Based on § 243 of the Penal Code, any collection of information classified as internal information with the intention of communication thereof, or communication of such information to a foreign state, organization of a foreign state, alien, or a person acting at the request of a foreign state, is punishable as a crime and in extreme cases, it can lead to imprisonment of the operator. It is an offense that can be carried out with different alternatives, where in one way or another it is possible to complete the *corpus delicti*. In the first alternative, there must be a goal to communicate the information in addition to collecting the

information, but the act of communicating does not have to be complete at that point. In the other scenario, the information has to be communicated to a person acting at the request of a foreign state or an organization of a foreign state for the composition of the offense to be complete. The act itself assumes indirect intent, in which the operator understands and admits that they may be committing an offense.

Any information that is recorded and potentially communicated, could qualify as a state secret in addition to being internal information if the operator uses their drone in the proximity of exercises or training, which for example include formulating units. Based on subsections 7 (1) and (2), of the State Secrets and Classified Information of Foreign States Act, the state secrets related to national defense are items of information concerning the preparation, management, and operations of national defense or items of information concerning the preparation and operation of mobilization. Conducting exercises at different levels is considered to be the preparation, management, and operations of national defense. It requires practice and training for mobilization to go according to plan. Forming units during reserve or additional training gatherings is one of these exercises. Unit equipment, armament, and ammunition may be transported during unit formation. Structural unit training takes place outside permanent security areas, in temporary security areas, within or in the vicinity of which tactical exercises are carried out. The penalty for the offense compared to the § 243 of the Penal Code is more severe.

The § 232 of the Penal Code is act of treason. As with § 243, this is an alternative act *corpus delicti*, which presupposes, at the subjective level, at least indirect intent to commit the act. The first alternative is related to assisting in the non-violent activities of the alien or foreign organization. The second alternative to the act is fulfilled when a person collects classified information and has the purpose to transmit it. The operator of an unmanned aerial vehicle can be very likely to commit the second alternative to the offense. By operating their drone during and at the place where the formation training is taking place and where equipment and ammunition are moved and loaded, the first half of the second alternative may be completed.

Transmitting information means any sharing of information with another person, even by using a regular communication device. If the person would use the option of live streaming the activity of their unmanned aerial device in or in close proximity of the area, whether it be in their social media channels or any other media source, this would mean that they have fulfilled the condition of transmitting the information. When information is streamed live, it is very difficult to control later,

who has had access to the shared information. In this sort of scenario, it is not important, whether the operator understands what they have shared or not. The operator of the aerial vehicle may not understand what they have recorded when filming formation or ammunition-related activities, but the recorded information itself can qualify as confidential information.

The Penal Code does not include any acts of offenses using unmanned aerial devices. In the United States, for example, crimes targeting airports and influencing aircraft have been included in the legislation. Also, they have regulated situations in which an operator of the aerial vehicle uses their device above security areas or near them. The Estonian Penal Code could also include such specifications and additions. If the operator of the drone should pose danger to an aircraft that is landing or taking off in the Estonian airspace near the airport, this act is likely to fall under § 123 (1) of the Penal Code, which is directed to placing or leaving another person in a situation which is life-threatening or likely to cause serious damage to the health of the person, or other sections which are directing to damaging the health of a person or causing death, whether intentionally or because of negligence.

When it comes to offenses related to the Defense Forces, there is nothing specified in legislation about unmanned aerial devices. All possible offenses should be analyzed using the sections of acts mentioned in this thesis. The author finds that the existing sections in acts should have more specifications added to them in the area of unmanned aerial vehicles, as the devices have been developed a lot during the last few years, and a lot more damage can be done with them than people could imagine at this time.

Today, the Penal Code sections 232 and 243 have alternative act corpus delicti in them, but in both cases, they include either completing the act of collecting data to transmit. The author finds that the act should be criminalized from the moment a person collects information because later transmission or fulfillment of the set purpose would be difficult to control today.

KASUTATUD KIRJANDUS

1. Arjomandi, M. Classification Of Unmanned Aerial Vehicles Austin, R. 2010. Unmanned Air Systems- UAVS Design, Development and Deployment. 2006.
2. Varul, P. Kull, I, Kõve V. jt, Asjaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. 2014.
3. Barnhart, R. K. Introduction to Unmanned Aircraft Systems. 2012.
4. Bone, E. Bolcom, C. Unmanned Aerial Vehicles: Background and Issues for Congress. 2013.
5. Cho, G. Unmanned Aerial Vehicles: Emerging Policy and Regulatory Issues. Journal of Law, Information and Science, Vol 22, issue 2. 2013.
6. Custers, B. The Future of Drone Use – Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives. 2016.
7. Davis, L. E. Armed and dangerous? UAVs and U. S. Security, California, RAND Corporation. 2014.
8. Gupta, G. S. Ghonge, M. M. Jawandhiya, P. M. Review of Unmanned Aircraft System. 2013.
9. Haijev, C., Soken, H. E., Vural, S. Y. State Estimation and Control for Low-Cost Unmanned Aerial Vehicles. Springer Cham, Switzerland. 2015.
10. Herrera, J. G; Dechant, A. J; Green, K. E. Techology Trends in Small Unarmed Aircraft Systems (sUAS) and Counter-UAS: A Five-Year Outlook. 2017.
11. Kiris, R., Pikamäe, P., Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Tallinn. Juura kirjastus. Tallinn. 2017.
12. Kalmus, V., Masso, A., Linno, M. Kvalitatiivne uurimisviis. 2015. <http://samm.ut.ee/kvalitatiivne-sisuanalyys> (01.02.2021)
13. Konnangath, S. Drone laws and regulations in UAE. Court Uncourt. Vol 6, issue 1. 2019.
14. Käitaja meelespea. Mehitamata õhusõiduki (sh drooni) käitamine. https://www.ecaa.eu/sites/default/files/content-editors/ops/droonid/meelespea_kaitajale.pdf (viimati külastatud 19.01.2021)
15. Laherand, M.-L.,. Kvalitatiivne uurimisviis. 2010.
16. Lauk, A. Magistritöö. Piirirežiimi tagamine Eesti Vabariigis. Tartu Ülikool. 2018.
17. Legal Information Institute. United States Code. <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/39B>
18. Lõugas. H, Sibold. G. Droonitõrje Eestis: ettevõtte plaanib laseritega vaenuliku drooni ära pimestada. – digigeenius, 03. märts. 2017. <https://digi.geenius.ee/blogi/moodne-sodur/droonitorje-estis-ettevote-plaanib-laseritega-vaenuliku-drooni-ara-pimestada/>

19. Mehitamata õhusõidukite EK lükkub edasi. https://www.ecaa.eu/et/uudised/mehitamata-ohusoidukite-ek-rakendusmaaruste-joustumine-lukkub-edasi-kuni-01072021?fbclid=IwAR0s369-kdprebkoNyNncMfPQjim753uncxB_HJaX4rueQ_CeQ3iNdlTLQ
20. Mehitamata õhusõiduki müügi ja käitamise juhend https://www.ttja.ee/sites/default/files/failid/dokumendid/juhend_mehitamata_ohusoidukite_muuk_ja_kaitamine.pdf (viimati külastatud 17.01.2021)
21. Michel, A. H. 2018. Counter – Drone Sytems
22. MILITERM sõnavara andmebaas
23. Mõts, E. Eesti Kaitseväge maaväe lahingutegevuse alused. Kaitseväge Ühendatud Õppeasutused. Taktika õppetool. 2010.
24. NATOTerm sõnavara andmebaas
25. NATO Standardization Agency. 2014. ATP-3.3.7.1. UAS Tactical Pocket Guide.
26. Neue Regeln für Dronenbetreiber. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/faq-regeln-drohnen-1846934> (viimati külastatud 23.03.2021)
27. North-Carolina General Assembly. Article 16B. Use of unmanned Aircraft Systems. § 15A-300.1 Restrictions on use of unmanned Aircraft systems. [GS_15A-300.1.pdf \(ncleg.net\)](#) (viimati külastatud 23.04.2021)
28. Perritt jr, H. H., Sprague, E. O. Law abiding drones. The Columbia Science and Technology Law Review. Vol XVI. 2015.
29. Pärnamägi, I. Varjatud jälgimiseks mõeldud volitusnormide eesmärgi tuvastamine. Väljapääs normipadrikust. Juridica. 2020. https://www.juridica.ee/article.php?uri=2020_2_varjatud_jalgimiseks_meldud_volitusnormide_eesmrgi_tuvastamine_vl_jap_s_normipadrikust
30. Sandor, Z. Challenges caused by the unmanned aerial vehicle in the air traffic management. Periodica Polytechnica Transportation Engineering. 2017.
31. Sein, G. Jurist selgitab drooniõigust: teise isiku piilumine pole Eestis karistusseadustiku järgi kuritegu. Maaleht. 2018.
32. Seletuskiri kaitseväge korralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu juurde. 18.12.20218. [https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/0bdadf4d-e261-43d1-b8a0-4ffc72749cff/Kaitsev%C3%A4e%20korralduse%20seaduse%20muutmise%20seaduse%20eeln%C3%B5u%20\(783%20SE\)](https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/0bdadf4d-e261-43d1-b8a0-4ffc72749cff/Kaitsev%C3%A4e%20korralduse%20seaduse%20muutmise%20seaduse%20eeln%C3%B5u%20(783%20SE)) (viimati külastatud 21.03.2021)

33. Sicherheitsbericht Luftfahrt-Bundesamt. Die neue Drohnenverordnung. 2017.
https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/B/B33_Ereignismeldungen/Sicherheitsbericht_2017.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (viimati külastatud 01.04.2021)
34. Stiebellehner, Kathrin. Strafrechtliche Aspekte des Dronenflugs.
https://www.verkehrsrechtstag.at/media/Stiebellehner_Strafrechtliche-Aspekte-des-Drohnenflugs.pdf (viimati külastatud 01.04.2021)
35. Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn. 2015.
36. Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Kirjastus Juura. Tallinn. 2021.
37. Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Õigusteaduse õpik. Kirjastus Juura. Tallinn. 2018.
38. Sootak, J. Karistusõiguse üldosa terminitest ehk Elus seaduse fassaadi taga. Õiguskeel. 2016.
39. Szikora, V. New dangerous practice on the horizon? Legal aspects of drone usage. University of Debrecen. 2017.
40. Tõnisson, P. Magistritöö. Tsiviildrooni käitaja isiku tuvastamise raskustest tingitud õiguslikud väljakutsed tsiviilõiguse näitel. Tartu Ülikool. 2019.
41. UAV. Vermessung mit unbemannten Flugsystemen. 2018.
Uekwitz. A., Yang, M., Dean, P. Drone Industry Report. „I“s In The Sky. Equity Research. New York. Oppenheimer & Co Inc. 2016.
42. United States Drone Laws. Overview of drone rules and regulations in USA by state. 2019.
<https://www.utsystem.edu/sites/default/files/offices/police/policies/USDroneLaws.pdf> (viimati külastatud 24.04.2021)
43. Valavanis, K. Vachtsevanos, G. J. Handbook of Unmanned Aerial Vehicles. 2015.
44. Wilson. J. R. Electronic warfare on the ground – Special Report, Vol. 30 Issue 2. 2019.
45. Õunapuu, L. Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes. 2014.

Õigusaktid

1. Avaliku teabe seadus. – RT I, 15.03.2019, 11
2. Isikuandmete kaitse seadus. – RT I, 04.01.2019, 11
3. Kaitseväge korralduse seadus. – RT I, 26.05.2020, 9
4. Kaitseväge korralduse seaduse muutmise seadus. – RT I, 29.05.2018, 1
5. Karistusseadustik. – RT I, 03.03.2021, 3

6. Lennundusseadus. – RT I, 06.05.2020, 36
7. Korrakaitseadus. – RT I, 03.03.2021, 4
8. Põhiseadus. – RT I 15.05.2015, 2
9. Riigisaladuse ja salastatud välisteabe seadus. – RT I, 06.05.2020, 36
10. Kaitseväge lennundusmäärustik. – RT I, 22.10.2019, 2

Kohtuotsused

1. RKPJK 5-19-38. Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegium Kaitseväge korralduse seaduse muutmise seaduse osas.

<https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/fail.html?fid=261323202>

Määrused

1. Euroopa komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/945 mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta. [https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0945&qid=1606488367618&from=EN)

[content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0945&qid=1606488367618&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0945&qid=1606488367618&from=EN) (viimati vaadatud 20.03.2021)

2. Euroopa komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta [L 2019152ET.01004501.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0947&qid=1606488367618&from=EN) (viimati vaadatud 20.03.2021)

3. EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2018/1139 tsiviillennunduse valdkonna ühisnormide osas. 4. juuli 2018 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1139&from=ET> (viimati vaadatud 20.03.2021)

LISA 1 Potentsiaalsed näited mehitamata õhusõiduki käitaja tegevusest

Näide 1. Kodanik A on X pataljoni reservväelane ja mõtleb, et tore oleks üle pika aja vaadata, mida koduväeosa teeb või mis seal territooriumil toimub. Teenistusest on möödunud juba mõned aastad ning hea oleks avastada, mida uut on pataljonis juhtunud. Kuna teenistusest on mõnda aega möödas, on ta huvitatud, mis on territooriumil muutunud ning kas on ka uut tehnikat ja varustust vahepeal juurde tekkinud. A paikneb Kaitseväe julgeolekualast eemal distantstil, kus julgeolekualast vaadatuna ei paikne isik nähtavuskauguses. Pataljoni julgestav üksus ei märka A-d. A käivitab oma seadme ning lennutab selle taevasse kõrgusele, mis on vähem kui 500 jalga ehk u 150m. A-l on plaan lennutada vahend X pataljoni territooriumi vahetusse lähetusse või kohale, et jälgida, mida sõdurid julgeolekualal teevad. A on jõudnud oma drooniga väeosa territooriumile ning plaanis jäädvustada taktikalit harjutust, mida sõdurid antud hetkel territooriumil teevad. A-l oli plaanis jäädvustatut näidata hiljem ka sõpradele. A teab, et kuskil alal paiknevad pataljoni uued soomukid ning suunab oma mehitamata õhusõiduki masinapargi kohale ning veendub tehnika olemasolus. A lendab oma vahendiga veidi kõrgemale, et teha üks korralik pilt ka autopargist ja soomukite hulgast, mis seal paikneb. Olles endale vajaliku kätte saanud, lennutab ta drooni Kaitseväe julgeolekualalt välja. X pataljoni valvur P näeb drooni alalt lahkumas ning kannab sellest vastavalt korrale ette. Koheselt organiseeritakse X pataljoni poolt drooni jälitamine vastava meeskonna poolt ning A saadakse umbes 400m kauguselt metsatukast koos drooniga kätte. Hilisema kontrolli käigus tuvastatakse, et A oli jäädvustanud territooriumil lendu, jälginud alal toimunud taktikalisi harjutusi ning lennanud üle masinapargi, kus on tuvastatavad soomukid, nende arv parklas ning registreerimisnumbrid.

Näide 2. Kodanik K teab, et Kaitseväes on toimumas hetkel suurõppus Kevadtorm ning erinevad üksused on jõudnud juba maastikule ja on asunud paiknema. K on näinud enda koduasulast üksusi läbi liikumas ja on kuulnud erinevatest allikatest, et linnast umbes 4km kaugusel metsatukas võivad paikneda Kaitseväe üksused. K-l tekkis mõte minna vaatama, mida Kaitseväe üksused maastikul teevad. K annab ka oma sõpradele kavatsusest teada ja kavatsseb teha oma droonilennust otseülekande internetifoorumisse. K võtab kaasa oma äsja soetatud mehitamata õhusõiduki ning liigub võimalikku metsatuka lähistele, kus ta arvab üksusi end paiknevat. Jõudes ala lähistele, kuulab, kuidas eemalt on kuulda mootorite mürinat. K lennutab oma drooni üles ning suunab selle metsast tuleva heli suunas. Kogu tegevuse osas teeb ta internetti otseülekande, et näidata seda ka

oma sõpradele. Alale läheneb ta mööda teest tulenevaid orientiire sõites. Umbes 1km kauguselt leiab ta metsatukast esmasel vaatlusel Kaitseväe üksuse mehitatud pääsla ning mingisuguse koguse arv sõdureid. K-l on mõte liikuda mööda teed ala sügavusse ning proovida leida võimalikult palju erinevat tehnikat ning üksusi. Edasise lennu käigus tuvastab ta erinevaid soomukeid ja pioneeritehnikat. Samamoodi leiab ta metsa alt üles spetsiifilist tehnikat, nagu näiteks tankid ja toetustehnika, mida Kaitseväel tema arvates ei ole. Üks hetk K avastab, et tegu võib olla liitlaste tehnikapargiga. K jätkab soomustehnika kohal lendamist, et vaadata, palju konkreetsel alal tehnikat ja sõdureid olla võib. Üks hetk, kui ta oli alast hea ülevaate saanud, lennutab ta oma õhusüsteemi alalt välja.