

Sisekaitseakadeemia
Sisejulgeoleku instituut

Mikk Habakuk

**VENEMAA FÖDERATSIOONI ÕHUVÕUDUDE
RISKIKÄITUMINE BALTI REGIOONIS**

Magistritöö

Juhendaja:
Viljar Veebel, PhD

Kaasjuhendaja:
Hardi Lämmergas, MA

Tallinn 2017

ANNOTATSIOON

Sisejulgeoleku instituut	Kaitsmise kuu ja aasta: juuni 2017
Töö pealkiri eesti keeles: Venemaa Föderatsiooni õhujõudude riskikäitumine Balti regioonis Töö pealkiri inglise keeles: <i>Russian Air Force's Risk Behaviour in the Baltic Sea Region</i>	
Lühikokkuvõte: Magistritöö on koostatud eesti keeles ning ingliskeelse resümeelega. Töö maht koos lisadega on 82 lehekülge, millest 76 lehekülge moodustab põhiosa. Töö kirjutamisel on kasutatud 122 eesti- ja ingliskeelset allikat. Uurimus sisaldab üheksat joonist, kümmet tabelit ja seitset lisa. Magistritöö eesmärk oli välja selgitada Vene õhujõudude lennutegevusest tulenevad riskid ja nende põhjused Balti regioonis ning teha ettepanekuid lennuohutuse suurendamiseks. Töö eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet: analüüsida Vene õhujõudude riskikäitumist Balti regioonis ründava realismi teooria abil; analüüsida Venemaa Föderatsiooni õhujõudude lennutegevuse marsruute ja sagedust Balti regioonis; selgitada välja empiirilise uuringu abil koostööst hoiduva Vene õhujõudude lennutegevuse poolt põhjustatud riskid lennuohutusele ning sünteesida teoreetiliste aluste ja empiiriliste uuringute tulemusi ning töötada välja ettepanekud riskide maandamiseks ja lennuohutuse suurendamiseks Balti regioonis. Empiirilise magistritöö uurimisstrateegia oli juhtumiuuring. Töö andmekogumise meetoditena kasutati dokumendianalüüsi ja poolstruktureeritud ekspertintervjuusid. Kvalitatiivse sisuanalüüsi teostamiseks kasutati andmeanalüüsiprogrammi NVivo 11 Pro. Magistritöö tulemusena selgus, et koostööst hoiduv Vene õhujõudude militaarlennutegevus põhjustab tsiviillennuliiklusele kõrget riski, mille maandamiseks ning lennuohutuse suurendamiseks Balti regioonis tehti magistritöös kuus ettepanekut, mis on ka praktiliselt rakendatavad.	
Lisad:	
Võtmesõnad: Balti regioon, Venemaa Föderatsioon, neutraalveed, Vene õhujõud, riskikäitumine, koostööst hoiduv militaarlennuliiklus, lennuohutus.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>Baltic Region, Russian Federation, High Seas, Russian Air Force, risk behavior, non-cooperative military traffic, flight safety.</i>	
Magistritöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega: Riigikaitse arengukava 2013-2022.	
Säilitamise koht:	
Töö autor: Mikk Habakuk Olen koostanud magistritöö iseseisvalt. Kõik magistritöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjallikest allikatest ja mujal allikatest saadud informatsioon on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma magistritöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:	
Vastab magistritöö nõuetele Juhendaja: Viljar Veebel	Allkiri:
Vastab magistritöö nõuetele Kaasjuhendaja: Hardi Lämmergas	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud Sisejulgeoleku instituudi juhataja: Ivo Juurvee	Allkiri:

SISUKORD

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU.....	4
SISSEJUHATUS	6
1. VENEMAA JULGEOLEKUPOLIITILISED LÄHTEKOHAD.....	9
1.1 Ründava realismi põhimõtted	12
1.2 Venemaa välis- ja julgeolekupoliitiline tegevus lähtuvalt ründavast realismist.....	18
1.3 Vene õhujõudude riskikäitumine Balti regioonis ja mujal	25
2. VENE ÕHUJÕUDUDE RISKIKÄITUMISE UURING.....	33
2.1 Metoodika ja valim	33
2.2 Vene õhujõudude riskikäitumist käsitlevate dokumentide analüüs.....	37
2.3 Ekspertintervjuude analüüs kogutud seisukohtade võrdlemiseks.....	46
2.4 Järeldused ja ettepanekud	57
KOKKUVÕTE	64
SUMMARY.....	67
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	68
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	76
LISAD.....	77
Lisa 1. Vene õhujõudude jõunäitamised.....	77
Lisa 2. Dokumendianalüüsi valim	78
Lisa 3. Pilootintervjuu küsimused	79
Lisa 4. Ekspertintervjuu küsimused.....	80
Lisa 5. Koodipuu.....	81
Lisa 6. Lennufopiirkonnad Balti regioonis.....	82
Lisa 7. Euroopa lennuliikluse aastane kasv	82

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

Balti regioon – magistritöös käsitletakse Balti regiooinina Balti riike (Eesti, Läti ja Leedu) ning neid ümbritsevaid naaberriike: Venemaa Föderatsiooni (s.h Kaliningradi oblast) ja Soomet.

Koostööst hoiduv militaarlend (*Non-Cooperative Military Flight*) – militaarlend, mille puhul pole esitatud lennuplaani, puudub kahepoolne raadioside lennujuhtimise üksusega ning lend toimub ilma transpondrita (EASA, 2015b).

Lennuinfoiirkond (*Flight Information Region*) – piiritletud õhuruum, milles osutatakse lennuinfo- ja häireteenuseid (Komisjoni Rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, 2012). Magistritöö kontekstis kuuluvad Balti riikide regiooni Eesti (Tallinna FIR), Läti (Riia FIR), Leedu (Vilniuse FIR), Venemaa (Peterburi FIR), Soome (Soome FIR), Rootsi (Rootsi FIR) ja Poola (Varssavi FIR) lennuinfoiirkonnad (vt lisa 6).

Lennujuhtimine – teenus, mille eesmärk on kokkupõrgete vältimine õhusõidukite vahel ning lennuliikluse kiirendamine ja selle korrapärase kulgemise tagamine (Komisjoni Määrus (EL) nr 805/2011, 2011). Lennujuhtimist teostavad lennujuhid.

Lennuplaan – õhusõiduki kavandatava lennu või lennu osa kohta lennuliiklusteenindusüksusele esitatav asjakohane teave (Komisjoni Rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, 2012).

Neutraalvete/rahvusvaheliste vete kohal olev õhuruum – neutraalveed on mere osa, mis ei kuulu ühegi riigi territoriaal- ega sisevete hulka. Neutraalvete kohal olevas õhuruumis järgitakse 1944. aasta Chicago konventsiooni koos lisadega ja ÜRO 1982. aasta mereõiguse konventsiooni.

Lennuohutusintsident/ohutusintsident – juhtum, mis ei ole õnnetus, kuid on seotud õhusõiduki käitamisega ning mõjutab või võib mõjutada käitamise ohutust (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 996/2010, 2010).

Riiklik õhusõiduk – õhusõidukid jagunevad riiklikeks ja tsiviilõhusõidukiteks. Riiklik õhusõiduk on õhusõiduk, mida kasutatakse kaitseväe-, tolli- või politseiteenistuses.

(Lennundusseadus, 2017) Magistritöös käsitletavat Vene õhujõudude militaarõhusõidukid klassifitseeruvad riiklikeks õhusõidukiteks.

Riskikäitumine – mõiste, mis kirjeldab teatud käitumisega kaasnevat ohtusid. Riskikäitumise mõiste on otseselt seotud sotsiaalse ja kultuurilise kontekstiga, mis määrab ära, milline käitumine loetakse ebasobivaks (Boholm & Corvellec, 2011).

Primaarradar (*Primary Surveillance Radar*) – radarisüsteem, mis kasutab õhusõiduki tuvastamiseks tagasipeegelduvaid raadiosignaale (Komisjoni Määrus (EL) nr 805/2011, 2011). Transpondrita lendavad õhusõidukid on primaarradaritele nähtavad.

Sekundaarradar (*Secondary Surveillance Radar*) – radarisüsteem, mis kasutab õhusõiduki tuvastamiseks maapealseid saatjaid/vastuvõtjaid ja õhusõidukite transpondreid (Komisjoni Rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, 2012). Lennujuhtimisüksused kasutavad lennujuhtimiseks sekundaarradareid, millest tulenevalt ei kuvata lennujuhtimissüsteemides transpondrita lendavaid õhusõidukeid.

Transponder – raadiotehniline seade õhusõidukite identifitseerimiseks ja asukohajälgimise ning seire võimaldamiseks. Kontrollitavas õhuruumis lendamisel peab õhusõidukil, välja arvatud purilennukil lendamisel selleks ettenähtud õhuruumialas, olema töörežiimis A/3+C sisse lülitatud sekundaarradari transponder. (Lennundusseadus, 2017)

EASA (*European Aviation Safety Agency*) – Euroopa Lennundusohutusamet

EUROCONTROL (*European Organization for the Safety of Air Navigation*) – Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon

FIR (*Flight Information Region*) – Lennuinfopiirkond

ICAO (*International Civil Aviation Organization*) – Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

SISSEJUHATUS

NATO liikmesriikide ja Venemaa Föderatsiooni (edaspidi VF) vahelised rahvusvahelised suhted on alates külma sõja lõpust ühes madalamas seisundis ning seda peamiselt VF-poolsete agressiivsete välis- ja julgeolekupoliitiliste eesmärkide teostamise sõjaliste vahendite kaudu (Riigikaitsekomisjon, 2016). Viimastel aastatel on VF puhul saanud uueks reaalsuseks provokatiivne käitumine naaberriikide suhtes, mille alla saab liigitada ka Vene militaarlennukite riskikäitumise Balti regioonis. Balti riikide õhuruumi vahetus läheduses, neutraalvete kohal rahvusvahelises õhuruumis, leiavad pea iga päev aset VF õhujõudude militaarlennud. Peamine kitsaskoht nimetatud militaarlendude puhul on asjaolu, et VF õhujõudude lennukite piloodid hoiduvad koostööst tsiviillennuliikluse teenindustega (Euroopa Parlament, 2015). Viimane tähendab lende ilma lennuplaanita, ilma kahepoolse raadiosideta lennujuhtimise üksustega ning ilma sisse lülitatud transpondrita.

Eelnimetatud tõsiasi viib aga olukorrani, kus Balti regioonis, rahvusvaheliste vete kohal lendavad Vene militaarlennukid, mis ei ole Eesti, Läti ja Leedu lennuliiklusteenistuste radaritele nähtavad. Koostööst hoiduvad Vene militaarõhusõidukid on tsiviillennuliiklusele potentsiaalne oht, kuna lennujuhtidele on tsiviillennuliikluse hajutamine endast mitte märku andvatest Vene militaarlendudest raskendatud (EASA, 2015b). Eelkirjeldatud probleem ei ole aga lennuohutuse seisukohalt aktsepteeritav ning halvima stsenaariumi korral võib see lõppeda militaar- ja tsiviilõhusõidukite kokkupõrkega.

Teema on aktuaalne, kuna viimase viie aasta lõikes on VF õhujõudude lennutegevuse aktiivsus Balti regioonis võrreldes varasemate aastatega märkimisväärselt suurenenud (Euroopa Parlament, 2015). Näiteks registreeris Lennuliiklusteeninduse AS 2016. aastal 75 militaarõhusõidukit, mis lendasid neutraalvete kohal koostööst hoiduvana (Lennuamet, 2017). Samuti on kaalukad ohtlikud intsidendid VF militaarlennukite ning tsiviillennukite vahel, mis on olnud küllaltki lähedal kahe õhusõiduki kokkupõrkele (Euroopa Parlament, 2015). Lisaks näeb riigikaitse arengukava 2013–2022 ette Eesti õhukaitsevõime suurendamist ning õhuseireinfo katkematut tagamist Eestile ja kogu NATO-le (Kaitseministeerium, 2013). Viimase punkti alla kuulub ka õhuseireinfo roll situatsiooniteadlikkuse tagamiseks Vene militaarlendude kohta Eesti õhuruumi vahetus läheduses. **Magistritöö uudsus** seisneb

originaalses lähenemises, mis käsitleb Vene õhujõudude riskikäitumist lähtuvalt ründavast realismist, kombineerides seda lennuohutuse seisukohtadega.

Magistritöös otsitakse vastust **uurimisprobleemile**, kuidas tagada lennuohutus Balti regioonis neutraalvete kohal, kus Venemaa Föderatsiooni militaarlennukite riskikäitumine on ohuks tsiviil- ja militaarlennuliiklusele. Tulenevalt uurimisprobleemist on sõnastatud neli **uurimisküsimust**:

1. Mis on Vene õhujõudude lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis lähtuvalt ründava realismi teooriast?
2. Millisel määral esineb Vene õhujõudude koostööst hoiduvat lennutegevust Balti regioonis neutraalvete kohal?
3. Milliseid riske põhjustab Vene õhujõudude riskikäitumine lennuohutusele?
4. Kuidas maandada Vene õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis?

Magistritöö **eesmärk** on välja selgitada Vene õhujõudude lennutegevusest tulenevad riskid ja nende põhjused Balti regioonis ning teha ettepanekuid lennuohutuse suurendamiseks. Magistritöö eesmärgi saavutamiseks ning uurimisküsimustele vastamiseks on püstitatud neli **uurimisülesannet**:

1. Analüüsida Vene õhujõudude riskikäitumist Balti regioonis ründava realismi teooria kaudu.
2. Kaardistada Vene õhujõudude koostööst hoiduva lennutegevuse marsruudid ja sagedus Balti regioonis.
3. Selgitada välja empiirilise uuringu abil Vene õhujõudude koostööst hoiduva lennutegevuse põhjustatud riskid lennuohutusele.
4. Sünteesida teoreetiliste lähtekohtade ja empiirilise uuringu tulemusi ning töötada välja ettepanekud riskide maandamiseks ja lennuohutuse suurendamiseks Balti regioonis.

Magistritöö on **kvalitatiivne empiiriline uuring**, mille uurimisstrateegiana kasutatakse juhtumiuuringut Yini (2009) käsitluses. Magistritöös käsitletakse juhtumitena VF õhujõudude lennuohutuse intsidente Balti regioonis viimase viie aasta jooksul. Töös kasutatakse andmekogumise meetodina poolstruktureeritud ekspertintervjuusid Flicki (2009) põhjal ning dokumendianalüüsi Flicki (2009) järgi. Dokumendianalüüs põhineb 20 avalikul ametlikul allikal, milleks on lennuohutusraportid ja aastaaruanded. Poolstruktureeritud

ekspertintervjuude valimi moodustamiseks on kasutatud Teddlie ja Yu (2007) käsitlust eesmärgistatud valimist. Selleks, et eksperdihinnangud oleksid mitmekülgsed, kuulub eksperdirühma kokku 12 asjatundjat nii Eestist, Soomest, Lätis, Leedust kui ka Venemaalt, kelleks on rahvusvaheliste suhete teadurid, lennuohutuse spetsialistid ning militaarekspertid. Intervjuude analüüsimisel kasutatakse kvalitatiivset sisuanalüüsi meetodit ning abivahendina andmeanalüüsi programmi NVivo 11 Pro.

Magistritöö koosneb kahest peatükist ning töö ülesehitus järgib uurimisülesandeid. **Esimeses peatükis** käsitletakse ründava realismi teooriat, et kirjeldada VF kui toimija välis- ja julgeolekupoliitilist käitumist ning läbi selle leida seletusi VF õhujõudude intensiivsetele provokatsioonidele ja riskikäitumisele Balti regioonis. Magistritöö **teine peatükk** sisaldab metoodika ja valimi kirjeldust. Lisaks analüüsitakse dokumente ja eksperdiintervjuusid, mille tulemusi võrreldakse teoreetilise käsitlusega. Viimaks hõlmab teine peatükk endas järeldusi ja ettepanekuid lennuohutuse suurendamiseks Balti regioonis.

Magistritöö **piiranguks** on töö põhinemine ainult avalikel allikatel. Kuna uurimus ei sisalda juurdepääsupiiranguga teavet, käsitletakse töös ainult neid VF õhujõudude riskikäitumise juhtumeid, mis on avaldatud avalikes publikatsioonides ja raportites. Magistritöö teine piirang on ajaline raamistik, mis antud uurimuses hõlmab viimast viit aastat ehk aastaid 2012–2016. Valitud ajavahemik tagab andmete uudsuse ning samas võimaldab aastate lõikes andmeid piisava sügavusega võrrelda. Geograafilises raamistikus keskendutakse magistritöö kesksele probleemile Balti regiooni riikides ainult Eesti, Läti, Leedu, Soome ja Venemaa võtmes. Magistritöö mahupiirangu tõttu ei rakendata uurimisprobleemi lahendamisel lennuohutuse riskianalüüsi meetodit, nagu näiteks ARMS (*Aviation Risk Management Method*), mida kasutab Euroopa Lennundusohutusamet. Magistritöö autor soovib rõhutada, et tegemist ei ole pelgalt lennuohutuslase tööga, kuna magistritöö käsitleb uurimisprobleemi laiemalt, tehes seda rahvusvaheliste suhete ja militaarse vaatenurga kaudu.

Magistritöö autor tänab oma juhendajat, kelleks oli dotsent Viljar Veebel, ning kaasjuhendajat, kelleks oli major Hardi Lämmergas, juhendamisele pühendatud aja, tagasiside ning väärtuslike nõuannete eest. Lisaks soovib autor tänada Lauri Jaaksoni tsiviillennundusalaste nõuannete eest ning kõiki intervjuudes osalenud eksperte sisukate vastuste eest, mis aitasid jõuda asjakohaste järelduste ja ettepanekuteni.

1. VENEMAA JULGEOLEKUPOLIITILISED LÄHTEKOHAD

Magistritöö esimeses peatükis analüüsitakse teoreetilisi käsitlusi, millel töö põhineb. Esmalt antakse ülevaade olulisematest varasematest uuringutest, mis kajastavad magistritöö keskset teemat. Seejärel käsitletakse ründavat realismi kui rahvusvaheliste suhete teooriat. Nimetatud teoreetilise osa eesmärk on kirjeldada VF kui toimija välis- ja julgeolekupoliitilist käitumist lähtuvalt ründavast realismist ning läbi selle leida seletusi VF õhujõudude intensiivsetele provokatsioonidele ja riskikäitumisele Balti regioonis. Lisaks tuuakse välja olulisemad viimaste aastate jooksul VF õhujõudude põhjustatud lennuohutusinsidendid Balti regioonis ja mujal. Teoreetilise peatüki ja empiirilise osa uurimistulemuste alustel arutletakse järelduste ja ettepanekute alapeatükis sobilike meetmete üle, mida rakendades väheneb VF õhujõudude riskikäitumine ja/või selle mõju lennuohutusele Läänemere regioonis.

Peatükis antakse esmalt ülevaade peamistest uuringutest, mis käsitlevad magistritöö keskset teemat. Julgeolekupoliitilises võtmes publitseeris Rahvusvaheline Kaitseuringute Keskus 2016. aastal teadusliku raporti „Closing NATO’s Baltic Gap“, mis oli mõeldud NATO Varssavi tippkohtumise sisendiks. Raporti peamised koostajad on kolm NATO erukindralit, kes annavad publikatsioonile strateegilise mõõtmega, kuna omavad ekspertteadmisi ja lahingkogemust NATO operatsioonides. Artikli sissejuhatuses tuuakse välja ohuhinnang, mille kohaselt on VF potentsiaalseks ohuks NATO-le, eriti selle idapoolsetele liikmesriikidele, nagu Balti riigid (Clark, Luik, Ramms & Shirreff, 2016). Publikatsioonis antakse põhjalik ülevaade VF sõjalisest võimekusest Lääne sõjaväeringkonnas ning VF agressiivsest välispoliitikast ja valmisolekust kasutada sõjalist jõudu oma riiklike eesmärkide saavutamiseks. Raporti lõpptulemusena tehakse 12 ettepanekut, millest käesolevas töös tuuakse välja ainult kontekstikohane ettepanek. Õhuväe võtmes tuuakse välja, et praegune NATO õhutorbe missioon Balti riikides ei ole heidutuseks piisav, kuna tegemist on rahuaja missiooniga (Clark, et al., 2016, p. 22). Selle asemel on tarvis õhukaitse missiooni, mis on suuteline reageerima kriisi- ja sõjaaja tingimustes (Clark, et al., 2016, pp. 18-22).

Lennuohutuse võtmes on Euroopa Lennundusohutusamet 2014. aastal publitseerinud põhjaliku raporti pealkirjaga „Report on occurrences over the high seas involving military aircraft in 2014“, mis koostati Euroopa Komisjoni tellimusel. Raportis tuuakse välja asjaolu, et kuigi mitmes Euroopa Liidu liikmesriigis on saagenud vahejuhtumid koostööst hoiduvate VF

militaarlennukitega, on eelnimetatud murekoht kõige enam esilekerkiv just Balti riikides. Raportis koostatud riskianalüüsist selgub, et koostööst hoiduvate VF militaarlendude tõusev arv kujutab endast tsiviillennuliiklusele kõrget riski ning sellest tulenevalt tuleb riski maandamiseks võtta kasutusele lisameetmed. Peamiseks ettepanekuks on muuta rahvusvahelisi lennundusregulatsioone, sealhulgas muuta Chicago konventsiooni täitmine kohustuslikuks ka riiklikele õhusõidukitele. Lisaks tehakse soovitus suurendada tsiviil-militaarkoostööd radariinformatsiooni jagamise võtmes. (EASA, 2015b)

European Leadership Network andis 2014. aastal välja julgeolekupoliitilise, lennuohutuse aspekte käsitleva publikatsiooni „Dangerous Brinkmanship: Close Military Encounters Between Russia and the West in 2014“. Nimetatud publikatsioon analüüsib VF relvajõudude toime pandud 40 erinevat riskikäitumise intsidenti, mis toimusid Läänemere regioonis aastal 2014. Nimetatud intsidentide hulka kuuluvad ka Vene õhujõudude toime pandud õhuruumi rikkumised, potentsiaalsed kokkupõrked militaar- ja tsiviillennukite vahel ning märkimisväärselt suurenenud NATO õhuturbemissiooni teostatud tuvastuslendude hulk Vene militaarlennukite kontrollimiseks. Publikatsioonis on välja toodud kolm peamist soovitus, millega vältida sõjalise konflikti eskaleerumist Balti regioonis, kus toimub erinevate osapoolte aktiivne militaarlennutegevus. Nimetatud soovitused on järgmised: VF peab muutma agressiivset kaitsealast tegevust regioonis; kõik osapooled peavad olema sõjaliselt ja poliitiliselt vaoshoitumad ning tuleb suurendada NATO ja VF vahelist kommunikatsiooni ja läbipaistvust. (Frear, Kulesa & Kearns, 2014)

Järgnevalt arutletakse olulisemate rahvusvaheliste suhete teooriate üle, et selgitada välja kõige sobilikum teoreetiline käsitlus, mille kaudu mõtestada lahti magistritöö keskne probleem. Nüüdisaja rahvusvaheliste suhete teooriatest kasutatakse VF välis- ja julgeolekupoliitika teemade analüüsimiseks ja selgitamiseks peamiselt järgmisi teoreetilisi käsitlusi: realismi paradigma, konstruktivism ning julgeolekustamise teooria (Person, 2017). Järgnevalt käsitletakse igat teooriat eraldi ning selgitatakse välja, milline teooria nimetatud kolmest paradigmat on magistritöö võtmes kõige sobilikum.

Konstruktivism on rahvusvaheliste suhete teooria, mis rõhutab sotsiaalset dimensiooni subjektide vahel. Alexander Wendt, kes on üks mõjukamaid konstruktivismi teoretikuid, on märkinud, et konstruktivism on teooria, mille järgi on kõik tähendused sotsiaalselt konstrueeritud (Wendt, 1992). Realistide silmis on rahvusvaheliste suhete süsteem anarhiline

ning konflikti, korratuse ja kaose puhkemise oht eksisteerib alati (Legro & Moravcsik, 1999). Wendti (1992) järgi on konstruktivism teooria, mille kohaselt on anarhia rahvusvahelistes suhetes midagi, mille riigid on ise loonud ning anarhia sisu sõltub riikide käitumisest. Konstruktivismi kohaselt olenevad riikide vahelised suhted sotsiaalsest taustast ja kontekstist, mitte ei ole universaalselt määratletud. Kui realismi pooldajad suhtuvad rahvusvahelistesse organisatsioonidesse skeptitsismiga, siis konstruktivismi puhul on rahvusvahelistel organisatsioonidel rahvusvahelistes suhetes oluline roll (Copeland, 2000). Samuti on konstruktivismi vaatenurgast riikide omavahelistes suhetes oluline identiteedi ja ideede roll, mitte pelgalt materiaalne kasu ja huvide kokkulangemine. Näiteks ei ole konstruktivismi vaates Venemaa Balti riikidele oht iseenesest, vaid see on taustsüsteemi tingimustest ning tõlgendamise küsimusest.

Julgeolekustamise teooria (*Securitization*) loodi 1990ndate aastate lõpus Kopenhaageni koolkonna poolt. Peamiste julgeolekustamise akadeemikute hulka kuuluva Barry Buzan, Ole Waever ja Jaap de Wilde ning julgeolekustamise kõige olulisemaks teoreetiliseks aluseks peetakse eelnimetatud kolme autori teost „Security: A New Framework of Analysis“ (1998). Julgeolekustamise teooria võimaldab julgeoleku mõistet senisest enam edasi arendada ja laiendada. Julgeolekustamine on käik, mis klassifitseerib mingi probleemi eksistentsiaalseks julgeolekuohuks, millest tulenevalt on tarvis rakendada erakordseid meetmeid (Eriksson, 1999). Näiteks näevad julgeolekustamise teooria kohaselt Balti riigid Venemaa Föderatsioonist suuremat julgeolekuohtu, kui see tegelikult reaalsuses on. Julgeolekustamise teooria tugevuseks on asjaolu, et lisaks realismi paradigma sõjalisele julgeolekule lisab see julgeoleku mõistele neli lisaaspekti: poliitiline julgeolek, majanduslik julgeolek, sotsiaalne julgeolek ja keskkonna julgeolek (Balzacq, Léonard & Ruzicka, 2016; Buzan, Wæver & de Wilde, 1998, pp. 22-23).

Magistritöö teoreetilise käsitlusena on kõige otstarbekam kasutada realismi paradigma alateooriat ründavat realismi, kuna see kirjeldab tabavalt VF konfliktset võimupoliitikat nüüdisaegses julgeolekukeskkonnas. Mearsheimeri (2014) käsitluse järgi on ründav realism sobilik teoreetiline raamistik, kui on tarvis lahti mõtestada suurriikide käitumist ja konfliktide põhjuseid rahvusvahelises keskkonnas (Mearsheimer, 2014, p. 293). Lisaks keskendub ründav realism riikidele kui rahvusvahelistele toimijatele ning ei oma riigist väiksemat vaadet, jättes kõrvale siseriikliku ja indiviidi taseme (Paulauskas, 2013). Kuna käesoleva magistritöö puhul on kesksed teemad VF ja Balti riikide ning VF ja NATO vahelised rahvusvahelised

suhted, mis avalduvad ka Venemaa provokatiivses militaarlennunduses Balti regioonis, ongi mõistlik vaadelda probleemi riikide tasandil.

Samuti on ründava realismi põhimõtete kasutamise üheks veenvaks argumendiks asjaolu, et Mearsheimeri teooria keskendub riikide mõjuvõimu võitlusele ning sõjalise jõu rollile rahvusvahelistest suhetes. Antud näide on Venemaa võtmes asjakohane, kuna VF on viimase kümnendi jooksul välispoliitikas korduvalt sõjalist jõudu kasutanud. Magistritöö teoreetiliseks lähtekohaks on valitud ründav realism, et leida seletusi VF välis- ja julgeolekupoliitilistele käitumisele ja huvidele Balti regioonis, mille hulka kuulub ka Vene õhujõudude lennutegevus antud kontekstis. Ründava realismi abil ei saa küll ette ennustada, millal riikidevahelised konfliktid puhkevad, aga see pakub põhjalikku seletust, miks konfliktid puhkevad ning miks mõned riigid on konfliktsemad kui teised.

1.1 Ründava realismi põhimõtted

Alapeatükis käsitletakse realismi ja ründavat realismi kui rahvusvaheliste suhete teooriad ning ründava realismi viit põhiteesi. Rahvusvaheliste suhete teooriatest peetakse realismi üheks kõige vanemaks ja esilekerkivamaks paradigmaks (Legro & Moravcsik, 1999; Mearsheimer, 2005; Tang, 2010; Waltz, 2000; Wohlforth, 2011). Realismi filosoofilise suuna klassikuteks peetakse järgmisi autoreid: Thucydides, Niccolo Machiavelli ja Thomas Hobbes. 21. sajandi peamiste realismi akadeemiliste teoretikute alla kuuluvad Hans Morgenthau, George Kennan, Edward Hallett Carr, John Mearsheimer, Kenneth Waltz ja Robert Jervis. Realism ei ole rahvusvaheliste suhete võtmes pelgalt teooria, vaid paradigma, mis jaguneb mitmeks alateooriaks. Viimaste hulka kuuluvad näiteks klassikaline realism, ründav realism, kaitsev realism ning neorealism. Kuigi erinevad autorid defineerivad realismi mõnetigi erinevalt, jäävad siiski samaks realismi peamised karakteristikud, mis järgnevalt ka välja tuuakse.

Realism on paradigma, mille peamise seisukoha järgi on riigid kõige olulisemad toimijad (*actors*) rahvusvahelistes suhetes (Booth, 1994; Mearsheimer, 2005). Realismi iseloomustab machiavellilik lähenemine, mille kohaselt käituvad riigid ainult enda huvidest lähtuvalt. Realismi käsitlust selgitab konfliktiseisund, egoistlik maailmapilt, anarhia ning ratsionaalne käitumine. Realism kui rahvusvaheliste suhete teooria põhineb kolmel põhiteesil: riikidevaheline rahvusvaheline süsteem on anarhiline, riikide eesmärk on hegemoonia

saavutamine regioonis ning eesmärgi saavutamiseks on kesksel kohal sõjaline jõud (Legro & Moravcsik, 1999; Noguchi, 2011).

Mitmed rahvusvaheliste suhete eksperdid on diskuteerinud realismi kehtivuse ja aktuaalsuse üle, tuues välja, et realism on paradigma, mis on aegunud ja oma kehtivuse minetanud (Legro & Moravcsik, 1999; Pashakhanlou, 2013). Realismi üks olulisemaid teoreetikuid, Kenneth Waltz, on eelmainitud kriitika aga ümber lükanud. Tema sõnul ei peeta realismi kehtivaks olukorras, kui maailmas domineerib rahu periood, justkui eeldades, et rahvusvaheliste suhete struktuur on ajutise rahu tõttu jäädavalt ümberstruktureeritud (Waltz, 2000). Samuti on väidetud, et realism kaotas oma kehtivuse pärast külma sõja lõppu, kui Nõukogude Liidu lagunemisega kadus bipolaarne vastasseis Ameerika Ühendriikide ja Nõukogude Liidu vahel (Rogers, 2005; Tang, 2010). Nimetatud seisukoht lükati ümber pärast 9/11 New Yorgi Maailma Kaubanduskeskuse kaksiktornide rünnakut, kui USA võttis taas kasutusele realismipõhise välispoliitika ning alustas sõjategevust Iraagis (Rogers, 2005). Olenemata asjaolust, et realismi peetakse küll limiteeritud paradigmaks, mis keskendub liigselt militaarsfäärile ja jõupoliitikale, on siiski tegemist ühe mõjukama ja olulisema paradigmadega rahvusvahelistes suhetes. Arvestades viimaste aastate julgeolekupoliitilist olukorda Euroopas ning konfliktide rohkest nüüdisaja maailmas, on selge, et riikide võimukesksus ja militaarjõud on tänapäeval endiselt relevantseid ja aktuaalseid võtmeteemasid.

Magistritöö teoreetilise osa aluseks on ründav realism (*offensive realism*), mis on realismi paradigma alateooria ning mille peamised tunnusjooned tulenevad realismist. John J. Mearhseimeri loodud ründava realismi teooriast annab ammendava ülevaate Mearhseimeri teos „The Tragedy of Great Power Politics“, mille esmatrükk oli 2001. aastal ning mille täiustatud versioon avaldati 2014. aastal. Ründavat realismi peetakse rahvusvaheliste suhete teooriaks, mis sobib paslikult nüüdisaja konfliktiderohkesse julgeolekukeskkonda (Noguchi, 2011). Mearhseimeri (2014) ja Pashakhanlou (2013) järgi on **ründaval realismil viis peamist teesi**: rahvusvaheline süsteem on anarhiline, riikidel on sõjaline võimekus teisi riike rünnata, riigid ei saa olla kindlad teiste riikide sõjalistes kavatsustes, riikide eesmärk on oma autonoomsuse ja territooriumi terviklikkuse tagamine ning riigid on ratsionaalsed toimijad. Järgnevalt käsitletakse põhjalikult kõiki viit ründava realismi põhiteesi, lisades asjakohaseid selgitusi ning illustreerivaid näiteid.

Ründava realismi esimene tees käsitleb rahvusvahelist süsteemi kui anarhilist keskkonda, kus puudub riikideülene võim, mis tagaks toimijatevahelise jõudude tasakaalu (Mearsheimer, 2014, p. 712; Taliaferro, 2000). Anarhilisus ei tähenda siinkohal kaootilisust ega korrapäratust, vaid see tähendab süsteemi, milles kõrgeim toimija on riik ning süsteemis puudub riikideülene valitsus (Legro & Moravcsik, 1999; Mearsheimer, 1995; Taliaferro, 2000). Seega ei saa anarhilisust tõlgendada kui negatiivset ega konfliktset seisundit, vaid tegemist on olukorraga, kus puudub keskne võim. Kuna anarhilises süsteemis valitseb riikide seas alati oht, et mõni teine riik või riikide grupp kasutab sõjalist jõudu kolmanda riigi vastu, siis on sellest tulenevalt iga riigi eesmärk oma mõjuvõimu suurendamine ja hegemoonia saavutamine regioonis (Mearsheimer, 2005; Taliaferro, 2000). Seega saab järeldada, et riikide üks olulisem eesmärk ja ülesanne on tagada enda julgeolek ja kaitsevõime. Rahvusvaheliste suhete ekspertide Legro ja Moravcsiki (1999) kohaselt on riikide minimaalne eesmärk enesesäilitamine ning maksimaalne eesmärk globaalne hegemoonia. Hegemoonia tähendab antud kontekstis ühe riigi poliitilist, majanduslikku või sõjalist ülemvõimu regioonis asuvate teiste riikide üle (Noguchi, 2011).

Ründava realismi teine põhimõte on asjaolu, et riikidel on sõjaline võimekus teisi riike rünnata. Realistliku maailmavaate kohaselt on relvakonfliktid ja sõda inimloomuses. Sellest lähtuvalt on riikide eesmärk omada ja arendada tugevat sõjalist jõudu, mis tagab neile võimekuse ennast kaitsta ning vajadusel teisi riike ka rünnata (Donnelly, 2000, p. 7; Mearsheimer, 2014, p. 712). Sõjalise jõu all mõeldakse riigi relvajõudude suurust, võimekust ja arengutaset. Ründava realismi kontekstis defineeritakse suurriike peamiselt nende militaarjõu tugevuse kaudu, mis peaks olema piisavalt võimekas, et sõdida teise suurriigi vastu konventsionaalses sõjas. Nüüdisaegsel tuumaajastul peab suurriik omama ka tuumarelvi, et tagada rahvusvahelises julgeolekusüsteemis tuumaheidutus. (Mearsheimer, 2014, pp. 290-306) Ründava realismi kohaselt on erinevate võimu alaliikide puhul sõjaline võim kõige vitaalsem ja olulisem, saavutamaks regionaalset hegemooniat (Legro & Moravcsik, 1999; Noguchi, 2011). Kuna sõjaline jõud on esmatähtis vahend regionaalse ülemvõimu saavutamiseks, peavad riigid vajalikuks suurendada kaitsekulutuste eelarvet vastavalt julgeolekupoliitilisele olukorrale ja vajadusele (Noguchi, 2011). Magistritöö autori arvates illustreerib see ilmekalt viimaste aastate relvakonfliktiderohket olukorda, kus NATO liikmesriigid tõstavad kaitsekulutusi ning seda eelkõige Venemaa konfliktialti sõjalise tegevuse tõttu Ida-Ukrainas ja Süürias ning samuti ka Vene kaitsekulutuste märkimisväärse tõusu tõttu.

Ründava realismi kolmas tuummõte seisneb riikide ebakindluses teiste riikide sõjalistes kavatsustes. Anarhilises süsteemis ei saa ükski riik olla kindel teise riigi kavatsustes ega ka selles, et mõni teine riik ei plaani sõjalist agressiooni (Mearsheimer, 2014, p. 721). See ei tähenda, et riikidel on ainult vaenulikud kavatsused, vaid et riikide sõjalisi plaane ei saa 100% ette ennustada. Tegemist on olukorraga, kus riiklik toimija suhtub teistesse toimijatesse hirmuga, ebakindlusega, usaldamatusega, kuna kardab teiste riikide sõjalist agressiooni (Mölder, 2010, p. 74; Rosato, 2011). Magistritöö autori arvates kirjeldab see tabavalt nüüdisaegset julgeolekupoliitilist situatsiooni NATO idatiival, kus Balti riigid ei saa olla kindlad VF sõjalistes kavatsustes ning seetõttu suurendavad järk-järgult kaitsekulutusi, eesmärgiga tagada kindlam julgeolek. Mitme autori kohaselt käib realismipõhises süsteemis toimijate vahel pidev mõjuvõimu võitlus ressursside pärast ning ainult kõige võimsam riik saab kindel olla oma püsima jäämises (Legro & Moravcsik, 1999; Mearsheimer, 2005; Taliaferro, 2000). Kuigi ründava realismi kohaselt saab iga riik tugineda ainult eneseabile, garanteerimaks riigi püsima jäämise anarhilises süsteemis, ei saa magistritöö autor selle väitega täielikult nõustuda. Seda eriti magistritöö fookuses olevate Balti riikide võtmes, kuna Eesti, Läti ja Leedu julgeolek tugineb lisaks iseseisvale kaitsevõimele oluliselt ka NATO kollektiivkaitsel.

Iga suurriigi eesmärk on säilitada oma autonoomia ja territooriumi terviklikkus, mis on ühtlasi ka **ründava realismi neljas väide**. Püsima jäämine on riigi prioriteetne eesmärk ning kõik muud eesmärgid on sekundaarsed. Ründava realismi kohaselt kehtib põhimõte „alista või saa alistatud“ (Tang, 2010). Suurriigi huvi on säilitada võimupositsioon rahvusvahelises keskkonnas ning samuti igal võimalikul moel seda maksimeerida ja laiendada, kuna sel viisil saab tagada riigi püsima jäämise (Mearsheimer, 2005; Rogers, 2005; Wohlforth, 2007). Mearsheimeri järgi (2014, p. 729) on ründava realismi kohaselt igati loogiline, et riikidel eksisteerivad ka teised eesmärgid, nagu majanduskasv ja kodanike heaolu, aga riiklik julgeolek on ja jääb esimeseks prioriteediks. Seda põhimõtet iseloomustavad edukalt mõisted „julgeolekudilemma“ ja „jõudude tasakaal“, mida järgnevalt ka lahti mõtestatakse.

Julgeolekudilemma on ründava realismi üks kesksetest mõistetest ning see kujutab endast pessimistlikku ja kõige kehvema stsenaariumi võimalikkust rahvusvaheliste toimijate vahel. Mearsheimeri (2011) käsitluse järgi tähendab julgeolekudilemma, et ühe riigi sõjalise võimu ja julgeoleku suurenemine tähendab automaatselt teiste riikide julgeoleku vähenemist. Julgeolekudilemma on peamiselt põhjustatud riikidevahelisest ebakindlusest üksteise

kavatsuste suhtes, kuna puudub info teiste riikide julgeolekupoliitilisest tegevusest (Hamilton & Rathbun, 2013). Kuna toimijate peamine eesmärk on mõjuvõimu ja püsima jäämise kindlustamine, suurendatakse sõjalist jõudu, kuna just sõjaline võimekus on peamine julgeolekugarant (Person, 2017). Nimetatud tegevusskeem vähendab aga paraku teiste toimijate julgeolekut. Magistritöö autori arvates saab paslikuks näiteks tuua Venemaa poolt Krimmi annekteerimise ja relvakonflikti Ida-Ukrainas, mis suurendas Venemaa mõjuvõimu regioonis, aga vähendas regioonis olevate demokraatlike riikide julgeolekutunnetust.

Jõudude tasakaal ehk võimude tasakaal on rahvusvahelistes suhetes märkimisväärselt oluline teoreetiline kontseptsioon, mis on leidnud laiapõhjalist kajapinda rahvusvaheliste suhete argumentatsioonides (Wohlforth, 2007). Jõudude tasakaalu võtmes saab iseloomustada maailmakorda, jaotades rahvusvahelised süsteemid unipolaarseks, bipolaarseks ja multipolaarseks. Unipolaarne on süsteem, milles domineerib üks üliriik (hegemoonia); bipolaarne süsteem koosneb kahest domineerivast üliriigist ning multipolaarses süsteemis eksisteerib kolm või enam üliriiki (Mearsheimer, 2014, pp. 416-420). Mearsheimeri (2014, pp. 949-964) kohaselt on jõudude tasakaal oluline näitaja maailmakorra stabiilsuse iseloomustamiseks, tuues välja, et bipolaarsed süsteemid on kõige stabiilsemad ning multipolaarsed süsteemid on kõige ebastabiilsemad ja konfliktialtimad. Ründava realismi vaatenurgast on bipolaarne keskkond stabiilne kolmel põhjusel: bipolaarses maailmas on relvakonflikt kahe suurvõimu vahel vähem tõenäoline, rahvusvaheliste suhete keskkond on mõjuvõimu osas püsivam ning esineb vähem valearvestusi üksteise kavatsuste mõistmisel (Johnson, Phil & Thayer, 2016).

Ründava realismi viienda põhimõtte kohaselt on riigid ratsionaalsed käitujad. Riigi ratsionaalne käitumine seisneb rahvusvahelise keskkonna mõistmises ning riigi püsima jäämise kindlustamises, kasutades selleks parimaid saada olevaid vahendeid ja viise (Mearsheimer, 2014, p. 729). Ründav realism käsitleb ratsionaalset käitumist kalkuleeritud agressiooni võtmes, mille kohaselt kasutavad suurriigid sõjalist jõudu teiste riikide suhtes ainult siis, kui kasud kaaluvad üles riskid ja kahjud (Paulauskas, 2013). Kuigi Mearsheimeri (2014) kohaselt teevad toimijad suurema osa ajast ratsionaalseid otsuseid, esineb ka irratsionaalset käitumist ning seda ebapiisava või vale info tõttu. Seetõttu teevad ka ratsionaalsed riigid valesid otsuseid, mis kahjustavad nende positsiooni rahvusvahelisel areenil (Mearsheimer, 2009; Johnson, et al., 2016). Eelnimetatud otsusteks võib näiteks tuua sõjaliste konfliktide alustamise, mida ei

suudeta võita. Ründava realismi teooria ei eelda, et riigid on rahvusvaheliste suhete keskkonnas loomult agressiivsed. Samuti ei põhjusta mitte ükski eelnevalt käsitletud viiest ründava realismi põhimõttest riikide omavahelist mõjuvõimu võitlust üksteise suhtes. Aga kui kõiki viit eeldust koos ühe tervikuna käsitleda, tekib keskkond, kus riigid käituvad üksteise suhtes agressiivselt ja vaenulikult. (Mearsheimer, 2014, p. 737)

Igal rahvusvaheliste suhete teorial on teatud piirangud ja nõrgad kohad, mis välistavad teooria kasutamise universaalselt kõikide rahvusvaheliste suhete probleemkohtade käsitlemisel. Nõnda on ka ründava realismi teorial teatud kitsaskohad. Näiteks tunnistab ründav realism rahvusvaheliste toimijatena ainult suurriike, jättes väikeriigid tagaplaanile, kuna neil puudub otsene mõju rahvusvahelisele süsteemile. Siinkohal saab välja tuua relvakonfliktid Iraagis ja Afganistanis, kus konfliktide tipphetkedel osales koos Ameerika Ühendriikidega rahuvalve missioonidel enamik NATO liikmesriikidest (Valeriano, 2009). See omakorda tähendab, et väikeriikidest võib alguse saada rahvusvaheline julgeolekukeskkonna muutus, mis mõjutab ka üliriike. Samuti alahindab ründav realism kultuuri, religiooni ja identiteedi rolli riikidevahelistes suhetes (Mearsheimer, 2014, pp. 374-389). Magistritöö autori arvates on tegemist küllaltki piirava asjaoluga, kuna identiteedi, kultuuri ja religiooni roll peegeldub ka riigi välispoliitikas.

Lisaks eelnevale saab välja tuua, et ründav realism käsitleb julgeolekut ainult sõjalises võtmes, mis on küllaltki lihtsustatud vaade julgeolekule. Barry Buzan kui Kopenhaageni koolkonna esindaja on julgeoleku kontseptsiooni edasi arendanud ning lisaks sõjalisele julgeolekule vaadeldakse nüüdisaegses julgeolekukäsitluses nelja julgeoleku lisasektorit: poliitiline, majanduslik, sotsiaalne ja keskkondlik (Buzan, 1991). Ründava realismi nõrgaks kohaks saab lugeda ka riikide liigse keskendumise julgeolekut puudutavatele eesmärkidele ja tegevustele, jättes sealjuures julgeolekuvälised tegevusvaldkonnad, näiteks majanduse, tagaplaanile (Pashakhanlou, 2013). Samuti on ründava realismi kitsaskohaks rahvusvahelise koostöö alatähtsustamine. Mearsheimeri (2014, p. 1079) väitel võivad riigid küll omavahel koostööd teha, aga kuna riigid on eelkõige enesekesksed ning esmakohal on riiklikud huvid, on koostöö saavutamine ning selle järjepidev toimimine küllaltki raskendatud. Magistritöö autori arvates on nüüdisaegses globaliseerunud maailmas rahvusvaheline koostöö pigem möödapääsmatu kui keeruline ja harva esinev.

Magistritöös hakatakse lähtuvalt VF sõjalis-poliitilisest tegevusest lahti mõtestama ründava realismi viit põhiteesi, mis on järgmised: rahvusvaheline süsteem on anarhiline, riikidel on sõjaline võimekus teisi riike rünnata, riigid ei saa olla kindlad teiste riikide sõjalistes kavatsustes, riikide eesmärk on oma autonoomsuse ja territooriumi terviklikkuse tagamine ning riigid on ratsionaalsed toimijad. Järgnevalt selgitatakse detailsemalt kõiki viit ründava realismi põhiteesi lähtuvalt Venemaa välis- ja julgeolekupoliitilisest tegevusest.

1.2 Venemaa välis- ja julgeolekupoliitiline tegevus lähtuvalt ründavast realismist

Alapeatükis käsitletakse Vene Föderatsiooni välis- ja julgeolekupoliitilisi tegevusi, kasutades eelmises alapeatükis lahti mõtestatud ründava realismi viite aluspõhimõtet ning tuues aktuaalseid näiteid VF tegevusest rahvusvaheliste suhete keskkonnas.

Ründava realismi esimese põhimõtte kohaselt on rahvusvaheline süsteem anarhiline keskkond, kus puudub riikideülene võim, mis reguleeriks riikidevahelisi suhteid (Mearsheimer, 2014, p. 712). Sama kitsaskoht esineb magistritöö autori arvates ka töö probleemi korral, kuna pole ideaalset organisatsiooni, mis tegeleks tõhusalt Vene militaarlennukite riskikäitumisega Balti regioonis. Kuigi ründav realism peab rahvusvahelisi organisatsioone riikidevahelistes suhetes teisejärguliseks, tuleb siiski anarhilisuse võtmes järgnevalt vaadelda erinevaid rahvusvahelisi organisatsioone, mille pädevusse käesolev probleem kuulub. Lennuohutuse valdkonnas tegelevad VF militaarlennukite riskikäitumise küsimusega peamiselt Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi EASA), Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon (edaspidi EUROCONTROL) ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi ICAO). Kuna VF ei kuulu EASA ja EUROCONTROL-i liikmesriikide hulka, saab kõige tõhusamalt antud küsimusega tegeleda ICAO, mille liige VF on. Rahvusvaheliste vete kohal aset leidvat lennuliiklust reguleerib ICAO välja antud Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mille võtsid 1944. aastal vastu 52 riiki. VF liitus konventsiooniga 15. oktoobril 1970. aastal.

Kuna 2014. aastal kasvas Vene militaarlennukite põhjustatud lennuohutusintsidendite arv Läänemere regioonis hüppeliselt, otsustati ICAO tasandil luua töögrupi Baltic Sea Project Team, mille peamiseks ülesandeks sai nimetatud probleemile lahenduse leidmine. Baltic Sea

Project Team kogunes esmakordselt 2. juulil 2015. aastal Helsingis ning sellest võtsid osa nii tsiviil- kui ka militaarekspertid Taanist, Soomest, Saksamaalt, Eestist, Lätist, Leedust, Poolast, Rootsist ja Venemaalt ning esindajad NATO-st, EASA-st ja EUROCONTROL-ist (ICAO, 2015). Nimetatud töögrupp kohtus 2015. aastal kolm korda: Helsingis, Vilniuses ja Kopenhaagenis. Magistritöö autori arvates saab Baltic Sea Project Teami kohtumise üheks nõrgaks küljeks pidada asjaolu, et töögrupis käsitleti küll militaarlennukitega seotud intsidente Balti regioonis, aga ei toodud riigiti välja peamisi riskikäitujaid ehk teisisõnu ei nähtud ametlikult probleemi põhjustajana VF riiklikke õhusõidukeid ega võetud seda probleemi lahendamisel fookusesse. Sellest tulenevalt ei leitud probleemile tõhusaid lahendusmeetmeid.

Lahendamaks lennuohutuse murekohta Balti regioonis, saatis Venemaa kaitseministeerium 2016. aasta augustis Balti riikidele ning Poolale, Soomele ja Rootsile kutse Moskvasse teemakohasele konsultatsioonile (Barnes, 2016a). Balti riigid ja Poola keeldusid Moskva kutsest, kuna alates 2014. aastast, kui VF annekteeris Krimmi, lõpetasid NATO liikmesriigid Venemaaga tsiviil- ja militaarkoostöö. Neli kuud hiljem, 2016. aasta detsembris, esitas Soome ettepaneku NATO liikmetele Taanile, Saksamaale, Eestile, Lätile, Leedule ja Poolale ning NATO-sse mittekuuluvale Rootsile osaleda Läänemere piirkonna riikide kohtumisel Venemaa ekspertidega, et arutada lennuohutusmeetmeid (Barnes, 2016b). Seekord kiitsid NATO esindajad lennuohutusosalase kohtumise Venemaaga heaks klausliga, et tegemist on tehnilise taseme kohtumisega, milles arutletakse apoliitiliselt praktiliste lennuohutusmeetmete üle Balti regioonis. Mitme julgeolekueksperti arvates on NATO-l Venemaaga mõistlik teha koostööd lennuohutuse suurendamiseks, kuna lennuohutuse tagamine Balti regioonis vähendaks oluliselt NATO-Vene lennuintsidentide toimumise riski ning tänu sellele pingete eskaleerumise ohtu (Nuclear Threat Initiative, 2016).

Ründava realismi teiseks põhimõtteks on asjaolu, et riikidel on sõjaline võimekus teisi riike rünnata. VF on näidanud, et sõjalise jõu kasutamine või sellega ähvardamine on üks osa välispoliitikast ning VF üks eesmärk on diplomaatilise ja sõjalise mõjuvõimu taastamine endistes „lähisvälismaa“ riikides (Clark, et al., 2016; Farkas, 2016; Lynch, 2001; Suny, 2010). „Lähisvälismaa“ all mõeldakse antud kontekstis kõiki Nõukogude Liidu endisi liikmesriike (Eesti, Läti, Leedu, Ukraina, Valgevene, Gruusia, Moldova, Armeenia, Kasahstan, Usbekistan, Türkmenistan, Kõrgõzstan, Tadžikistan, Aserbaidžaan). Nimetatud mõjuvõimu taastamiseks kasutatakse survestavat välispoliitikat ning tugevat sõjalist jõudu. VF agressiivsust illustreerib kõige kõnekamalt 2008. aasta Vene-Gruusia relvakonflikt, mille eesmärk oli takistada

ennatlikult Gruusia liitumist NATO-ga (Karagiannis, 2013; Ratti, 2013; Suny, 2010). Samuti tuleb rõhutada 2014. aastal toimunud ebaseaduslikku Krimmi annekteerimist ja sellele järgnenud Ida-Ukraina relvakonflikti, mille ajendiks oli blokeerida Ukraina väljavaated liitumaks Euroopa Liiduga (Smith, 2016). Lisaks saab välja tuua 2015. aastal alanud VF sõjalised operatsioonid Süürias toetamaks president Bashar al-Assadi leeri.

Pärast seda, kui VF 2014. aastal Krimmi annekteeris, muutusid diskussioonid Venemaast kui potentsiaalsest ohust Balti riikidele küllaltki tavapäraseks ja aktuaalseks (Jakniunaite, 2016). RAND-i analüütikud Shlapak & Johnson (2016) leiavad, et kuna VF on lähiaastatel oma naaberriikide Ukraina ja Gruusia suhtes näidanud üles sõjalist agressiooni, võivad Balti riigid kui VF naabermaad olla järgmised potentsiaalsed ohvrid. Magistritöö autori arvates on siinkohal oluline lisada ka teabeameti esitatav ohuhinnang tasakaalustamaks RAND-i analüütikute seisukohti. Teabeameti (2017) kohaselt on VF küll ainuke riik, mis potentsiaalselt võiks ohustada Eesti iseseisvust ja territoriaalset puutumatust, ent siiski peetakse otsest sõjalist ründahtu Venemaa poolt madalaks.

Ründavast realismist lähtuvalt on sõjaline jõud esmatähtis vahend regionaalse ülemvõimu saavutamiseks, seega peavad riigid vajalikuks suurendada kaitsekulutuste eelarvet vastavalt julgeolekupoliitilisele olukorrale ja vajadusele (Lobell, 2002; Noguchi, 2011). Vene-Gruusia relvakonflikt oli Vene poolele õpetlik, kuna mõisteti, et Vene relvajõudude lahingutehnika on tehniliselt kehvasti seisus ning ei vasta nüüdisaja sõjapidamise vajadustele. Ants Laaneotsa (2014) hinnangul olid 95% soomustehnikast ja lennukitest tehnilise ressursi poolest oma aja ära elanud, mistõttu langes 15% lahingutehnikast invasiooni käigus välja. VF võttis saadud kogemusest õppust ja alustas samal aastal relvajõudude reformiga, mille tulemusena planeeritakse, et 2020. aastaks on VF relvajõud 70% ulatuses varustatud tehnoloogiliselt uue varustuse, relvastuse ning lahingutehnikaga (McDermott, 2014; Petraitis, 2015;). Venemaa 2008. aasta relvajõudude reformiga seati kaitse-eelarve prioriteediks ning alates 2011. aastast on riigi kaitsekulutused aastast aastasse tõusnud, jõudes 2015. aastal 3,5%ni SKP-st (Giles & Monaghan, 2014; Oxenstierna, 2016). Vene kaitse-eelarve prioriseerimist saab edukalt seletada ründava realismi kaudu, kuna VF eelarve keskendub kaitsekulutustele ja relvajõudude reformile, jättes tahaplaanile tervishoiu, hariduse ja sotsiaalvaldkonna küsimuste rahastamise. Samal ajal kui VF suurendas alates 2008. aastast oma kaitsekulutuste eelarvet eesmärgiga moderniseerida ajast maha jäänud relvajõude, tegeles valdav osa NATO liikmesriikidest oma kaitsejõudude ja – kulutuste vähendamise (O'Donell, 2012; Simon, 2014).

Eelmises lõigus esitatud põhimõte, mille kohaselt riigid kohandavad kaitsekulutuste suurust ohuhinnangu ja julgeolekupoliitilise olukorra järgi, on magistritöö autori arvates viimastel aastatel nähtav olnud NATO Euroopa kontingendi liikmesriikide seas. Pärast Venemaa sõjalist agressiooni Krimmi ja Ida-Ukraina suhtes ning VF järjepidevalt tõusvate kaitsekulutuste tõttu kasvas samal ajal Euroopa julgeolekukeskkonnas teadmatuse ja ebastabiilsus. Ukraina sündmuste taustal otsustati 2014. aasta NATO Walesi tippkohtumisel, et liikmesriigid peatavad kaitsekulutuste kärpimise ning järgneva 10 aasta jooksul saavutab iga liikmesriik kaitsekulutuste tasemeks 2% SKT-st ning 20% kaitse-eelarvest kulutatakse varustuse ja relvastuse peale (Techau, 2015). Lähtudes NATO (2016a) ametlikust statistikast, täitsid 2014. aastal kaitsekulutuste 2% nõude ainult neli NATO liikmesriiki: USA, UK, Eesti ja Kreeka. 2016. aasta NATO Varssavi tippkohtumise ajaks lisandus 2% klubisse lisaks eelnevalt mainitud riikidele ka Poola ning kümme NATO liiget olid saavutanud taseme, kus kokkulepitud 20% kulutati kaitse-eelarvest varustusele ja relvastusele (NATO, 2016b).

Ründava realismi kolmas tuummõte seisneb riikide ebakindluses teiste riikide sõjaliste kavatsuste suhtes (Hamilton & Rathbun, 2013). Balti riigid on alates NATO-ga liitumise ajast rõhutanud, et VF on Balti riikidele potentsiaalne julgeolekuoht, kuid NATO ei näinud VF-s võimalikku agressorit. Pärast 2008. a Vene-Gruusia relvakonflikti jõudis uus julgeolekut puudutav reaalsus ka NATO-sse (Jakniunaite, 2016). Vahetult pärast 2014. a Ukraina sündmusi muutus NATO hinnang Venemaast kui ohust NATO liikmesriikidele konkreetselt ja vankumatult. Mitu NATO erukindralit leiavad, et võttes arvesse viimaste aastate sündmusi, kujutab VF NATO-le ja eriti selle idatiivale tõsist julgeolekuohtu (Clark, et al., 2016). Kui VF peaks kasutama sõjalist jõudu Balti riikide suhtes, oleks see tõenäoliselt eraldusmärkideta kombatantide kujul, keda Venemaa ei tunnistaks enda sõduriteks (Wieslander, 2016). Lisaks on VF valmis kasutama ka rahvusvähemuste toetamise ettekäänat ja küberrünnakute läbiviimist. Rahvusvaheliste Kaitseuringute Keskuse teadurite Stoicescu ja Praksi (2016) väitel järgib Venemaa aina agressiivsemat läänevastast poliitikat ning on taas NATO jaoks, sealhulgas Balti riikidele ja Poolale, kerkinud otseseks ja avalikuks ohuks.

Viimastel aastatel on VF oma õhujõudude sõjalist võimekust Balti regioonis aktiivselt ja avalikult demonstreerinud. Kõnekamatest ja aktuaalsetest näidetest saab nimetada 2016. a oktoobris tuumalõhkepeadega varustatud Iskander-M tüüpi raketisüsteemi transportimise Ust-Luga sadamast Kaliningradi oblastisse (Galeotti, 2016). Samal ajal, kui Läänemere mereteedel toimus tuumarelvade logistiline operatsioon, pani VF proovile Balti riikide õhuturbemissiooni

võimekuse ning demonstreerides Vene õhujõudude suutlikkust viia Soome lahel läbi õhuoperatsioone pikemalt, kui NATO õhuturbeleennukite hulk selleks võimeline on. Nimelt saatsid Vene õhujõud 6. oktoobril 24 tunni jooksul Soome lahele kümneid militaarlennukeid, rikkudes sealjuures korduvalt nii Soome kui ka Eesti õhuruumi (ERR, 2016). Tegemist on järjekordse näitega Vene õhujõude aktiivsuse kasvust ja pingete loomisest Läänemere kohal. Sõjalise võimekuse otseseks demonstreerimiseks NATO vägedele saab liigitada 2016. aasta aprillis toimunud kahe Vene Su-24 ründelennuki provokatiivsed ülelennud USA mereväe alusest USS Donald Cookist, mille käigus imiteeriti õhurünnaku taktikat (Dibb, 2016). Nimetatud aktuaalsed näited illustreerivad edukalt ründava realismi kolmandat põhimõtet, mille ülekandmisel Balti regiooni konteksti ei saa Balti riigid olla kindlad VF sõjalistes kavatsustes ega ette näha ettearvamatut Venemaa järgmisi käike.

Stoicescu ja Praksi (2016) arvates üritab VF kahtlemata vältida ulatusliku sõja puhkemist NATO-ga, küll aga võib sellest hoolimata olla valmis provotseerima ja ära kasutama „kohalikku konflikti”. Venemaal on konflikti loomiseks varuks mitu varianti. Juhul kui Venemaa ja Balti riikide vahel peaks puhkema konflikt, jääks VF sõjaline tegevus allapoole seda läve, mis käivitaks NATO 5. artikli (Stoicescu & Praks, 2016). Arvestades VF sõjalist agressiooni Gruusias ja Ukrainas, saab magistritöö autori arvates väita, et tänu Balti riikide liitumisele NATO ja EL-iga on Venemaa vaenulik tegevus Eesti, Läti ja Leedu suhtes piirdunud peamiselt küberrünnakute ning õhuruumi rikkumistega. Alates 2014. aastast, kui VF on näidanud üles konfliktse geopoliitika tõusutrendi lähisvälismaa suhtes, on USA ja NATO suurendanud oma militaarjõudude kohalolekut ja osakaalu Balti riikides ja Poolas.

Balti riikide ootuseks NATO Varssavi tippkohtumisel oli see, et ülejäänud liikmesriigid mõistaksid Venemaa põhjustatud julgeolekukeskkonna muutust, eriti just NATO idatiival. Varssavi tippkohtumisel leidsid NATO liikmesriigid, et peale Ukraina murekoha põhjustab VF teisigi julgeolekuprobleeme. Sealhulgas toodi välja, et Vene sõjaväe tegevus NATO piiride ääres on viimastel aastatel tunduvalt suurenenud, mis peamiselt seisneb suuremahulistes äkkõppustes, vägede paigutamises NATO piiride äärde ning NATO õhuruumi rikkumistes (NATO, 2016c). Eelnevalt nimetatud on vähendanud Euroopa julgeolekukeskkonna stabiilsust ja kindlust. Varssavi tippkohtumisel mõistis allianss VF põhjustatud julgeoleku probleemi, millest tulenevalt otsustas NATO, et Eesti, Läti, Leedu ja Poola heidutus- ja kaitsevõime suurendamiseks saadetakse eelnimetatud riikidesse roteerima neli pataljoni suurust

lahingugruppi NATO liitlaste suurendatud kohaloleku (*NATO Enhanced Forward Presence*) raames (Belkin, 2016).

Iga suurriigi eesmärk on säilitada oma autonoomia ja territooriumi terviklikkus, mis on ühtlasi ka **ründava realismi neljandaks väiteks**. Alates Balti riikide taasiseseisvumisest 1990ndate alguses on kõik kolm Balti riiki oma välis- ja julgeolekupoliitika kujundamisel lähtunud mitmest realismi põhimõttest. Asjakohase näitena saab tuua julgeoleku ja püsima jäämise küsimuse ehk kuidas kindlustada Balti riikide iseseisvus ja territoriaalne terviklikkus. Antud mõttekoht lahendati NATO ja Euroopa Liiduga liitumisel 2004. aastal. Ründava realismi vaatenurgast näeb VF NATO laienemises Balti riikidesse ning Eestisse, Lätti ja Leetu maa- ja õhuvägede paigutamises strateegiat, mille eesmärk on Venemaa ümber piirata ja Läänemerest ära lõigata. Kuigi ründava realismi kohaselt on riik ainuke ja tõeline rahvusvaheline subjekt, võib paradigma kohaselt mõjuvõimu suurenemine toimuda ka rahvusvaheliste organisatsioonide kaudu, näiteks NATO kujul.

Alates NATO loomisest 1949. aastal on allianss uute liikmesriikide kujul järjest laienenud ning 12 asutajaliikmest on tänaseks saanud 28 liikmesriiki. Kui visualiseerida NATO laienemist Euroopas, saab üldistades öelda, et NATO piir on liikunud järjest ida poole, sõna otseses mõttes Vene Föderatsiooni läänepiiri vastu. Alliansi laienemise taga võib näha USA otsest strateegilist ajendit. 2003. aasta aprillis ütles Ameerika Ühendriikide asevälisminister Marc Grossmann, et „laiendamine tugevdab Euroopa stabiilsust ja demokraatiat, annab NATO-le uut jõudu ning on kasulik Ameerika Ühendriikidele“ (Praks, 2014, lk 2). VF oli aga kategooriliselt vastu NATO laienemisele Balti riikidesse, väites, et see tekitab uusi pingeid Ameerika Ühendriikide ja Venemaa vahel ning põhjustab järjekordset võidurelvastumist (Ciziunas, 2008; Kramer, 2012). Waltzi (2000) kohaselt väidab Venemaa, et NATO on murdnud oma 1990. ja 1991. aastal antud lubadusi, mille kohaselt ei võeta NATO liikmeteks endiseid Varssavi pakti liikmesriike. Tegemist on julgeolekudilemmaga, milles NATO mõjuvõimu suurenedes vähenes VF mõjuvõim Balti regioonis. Ning kuna VF eesmärk on taastada mõjuvõim „lähisvälismaa“ riikides, ei sobitu NATO laienemine kokku Venemaa välispoliitiliste ambitsioonidega (Kropatcheva, 2012).

Balti riikide jaoks on nüüdisaja julgeolekukeskkonnas oluline õhuruumi suveräänsuse tagamine, mida teostatakse õhuturbe ja õhuseire kaudu. Alates 2004. aastast, kui Eesti, Läti ja Leedu liitusid NATO-ga, teostavad Balti riikide õhuruumis õhuturbemissiooni rotatsiooni

kaupa erinevad NATO liikmesriigid (Załęski, 2012). Olukordades, mis nõuavad taktikalist sekkumist, kasutatakse NATO õhuturbehävitajaid tuvastamiseks Läänemere kohal lendavaid tundmatuid ja koostööst hoiduvaid VF militaarõhusõidukeid. Nimetatud tuvastuslennud suurendavad kaudselt tsiviillennuohutust. Lisaks eelnevale kahele õhuturbemissiooni funktsioonile saab välja tuua ka heidutuse elemendi igapäevaste planeeritud treeninglendude ning olukorrast dikteeritud tuvastuslendude kaudu. Õhuturve on NATO võtmes ühtlasi ka kohaloleku näitamise meede. Siinkohal saab välja tuua NATO reageerimise VF tegevusele Ukrainas: Balti regiooni saadeti NATO lisavägesid eesmärgiga suurendada heidutust Balti regioonis. Näiteks saatis USA 14 tundi pärast Krimmi annekteerimist kuus lisahävitajat Balti õhuturbe missiooni tarbeks, mille eesmärk oli suurendada heidutust Balti regioonis (Anderson, Ellis, Paz, Reed, Lendy & Vaughan, 2016). Ründava realismi kohaselt jääb õhuturbe küsimuse lahendamine Balti riikide jaoks üheks suurimaks murekohaks, kuna tegemist on olulise võimelüngaga, mida Eesti, Läti ja Leedu ei suuda iseseisvalt tagada.

Ründava realismi viienda põhimõtte kohaselt on riigid ratsionaalsed käitujad, mis seisneb riigi püsima jäämise kindlustamises. Ründava realismi puhul püüab iga riik suurendada oma mõjuvõimu teiste riikide suhtes, kuni saavutatakse regionaalne hegemoonia (Snyder, 2002). Paljude ekspertide sõnul on Putini üks eesmärk taastada Venemaa staatus suurriigina ehk olla võrdne võrdsete seas (Farkas, 2016; Kropatcheva, 2012; Laaneots, 2014). Venemaa välisminister Sergei Lavrov ütles 2016. aasta pressikonverentsil, et heade suhete aeg Läänega on läbi ning suhted ei pöördu enam kunagi tagasi tavapärase juurde (Riigikaitsekomisjon, 2016). Venemaa on alates Nõukogude Liidu lagunemisest vastandunud teadlikult ja sihikindlalt lääne poliitikale ning VF ja lääne vahel on domineerinud pigem konfliktid kui konsensuslikud välissuhted. VF üheks nüüdisaja eesmärgiks on murda NATO ja Euroopa Liidu transatlantiline ühtsus (Farkas, 2016). Lisaks poliitilisele vastuseisule saab välja tuua ka ajalooliselt väljakujunenud väärtuste ja huvide konflikti VF ja lääne vahel (Tsygankov, 2013). Kui lääneriigid peavad oluliseks demokraatiat, õigusriiki, sõnavabadust ja inimõigusi, siis Venemaa väärtustab riigi poliitilist ja sõjanduslikku võimsust maailma areenil, jättes Vene kodanikud tagaplaanile.

Balti regioon ja seda ümbritsev Läänemeri on Venemaale olnud strateegiliselt oluline mitmel põhjusel. Välja saab tuua nii ajaloolised faktorid kui ka poliitilised ja majanduslikud põhjused. Järgnevalt arutletakse erinevate põhjuste üle, millest tulenevalt soovib VF Balti regioonis oma

mõju taastada. Poliitilistest põhjustest (vastandumine NATO-le) saab ära märkida Venemaa eesmärgi purustada külma sõja järgne julgeolekuarhitektuur, õõnestada NATO-t ja EL-i ja nõrgestada Atlandi-ülest sidet (Stoicescu & Praks, 2016). Ajaloolistest põhjustest tuleb nimetada, et Venemaa on välja öelnud, et näeb endiseid Nõukogude Liidu riike ka tulevikus osana VF territooriumist (Shlapak & Johnson, 2016). Samuti on VF edastanud sõnumi, et „lähisvälismaal“ tuleb taastada domineerimine (Clark, et al., 2016; Kirkham, 2016). Geopoliitilise poole pealt tuleb rõhutada asjaolu, et Venemaa on ajalooliselt pidanud Läänemerd oma sisemereks, ent tänapäevaks on Läänemere rannikust Venemaale jäänud ainult kaks pisikest lõiku (umbes 960 km ehk 7%) ning kaks mereväe sadamat – Baltiisk ja Kroonlinn (Stoicescu, 2015). Seetõttu tunneb VF, et ligipääs Läänemerele on piiratud ning nende mereline blokeerimine Soome lahel tõkestaks ligipääsu kogu Läänemerele. Ratsionaalne käitumine väljendub kalkuleeritud agressiooni võtmes, mille kohaselt kasutavad suurriigid sõjalist jõudu teiste riikide suhtes ainult siis, kui kasud kaaluvad üles riskid ja kahjud (Paulauskas, 2013). Magistritöö autori arvates näeb VF mõjuvõimu taastamises Balti regioonis küll mitut kasutegurit, kuid siiski ei kaalu need üles riske ja kahjusid ning seetõttu pole ratsionaalne Balti riike sõjaliselt rünnata.

1.3 Vene õhujõudude riskikäitumine Balti regioonis ja mujal

Vaadeldes viimase kümne aasta perioodi on VF alates 2008. aastal toimunud Vene-Gruusia relvakonfliktist üles näidanud konfliktialdist käitumist ning sõjalise jõu kasutamist poliitiliste eesmärkide saavutamiseks. 2014. aasta relvakonflikt Ukrainas on loonud aga uue reaalsuse agressiivsest Vene sõjalis-poliitilisest käitumisest, mis on saanud akuutseks julgeolekuriskiks NATO idatiival (Mattsson, 2015). Järgnevalt analüüsitakse vene õhujõudude riskikäitumise juhtumeid, et leida teooriapõhine vastus esimesele uurimisküsimusele – mis on VF õhujõudude lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis ründava realismi teooria järgi.

Vene-eksperti Mark Galeotti (2016) väitel on üks põhjustest, miks VF teostab riskipõhist välis- ja julgeolekupoliitikat, Kremli teadlikkus asjaolust, et kui VF mängib lääne demokraatlike ja õiguspõhiste reeglite järgi, jäävad trumbid lääneriikide kätte. Läänemaailma trumpideks on olnud edukas Euroopa Liidu ja NATO laienemine ning demokraatia levitamine. VF peab enda tugevusteks võimsat sõjalist jõudu ning julgust seda kasutada saavutamaks poliitilisi eesmärgi. Nimetatud eesmärkideks on näiteks mõjuvõimu taastamine endistes NSVL-i riikides ning NATO ja Euroopa Liidu sidususe ja ühtsuse lõhkumine (Farkas, 2016). Selleks levitatakse

lääneriikide seas sõjahirmu ning ajastatakse konflikte ajaperioodidele, mil lääne reageerimisvõimekus ja valmisolek Vene agressioonidele on kõige madalam. Asjakohasteks näideteks on 2008. aasta Pekingi olümpiamängud, millega samal ajal toimus Vene-Gruusia relvakonflikt, ning 2014. aasta Sotši olümpiamängud, mille varjus algas relvakonflikt Ukrainas. Magistritöö autori hinnangul teadvustab VF, et NATO jaoks on vastuvõetamatu Vene-poolne sõjalise konflikti alustamine mõnes NATO liikmesriigis. Venemaa on NATO liikmesriikide näitel piirdunud järjepideva sõjalise jõu demonstreerimisega, milleks võib olla äkkõppused NATO piiride ääres, tuumalõhkepeade transport Kaliningradi ning provokatiivne militaarlennutegevus Balti regioonis.

Järgnevates lõikudes käsitletakse Vene õhujõudude riskikäitumist ründava realismi võtmes. Nimetatud riskikäitumist illustreeritakse sündmustega, mis põhjustasid inimkaotusi, tekitasid kokkupõrkeohtliku olukorra või olid potentsiaalseteks ajenditeks konflikti eskaleerumisel. Vaadeldavateks intsidentideks on Vene ründelennuki allatulistamine Türgi õhujõudude poolt, Vene ründelennuki provokatiivsed ülelennud USA mereväe laevast, ohtlikud manöövrid USA luurelennuki suhtes, koostööst hoiduv lennutegevus ning õhuruumi rikkumised Balti regioonis.

24. novembril 2015. aastal tulistasid Türgi õhujõud alla Vene ründelennuki Su-24, mis oli teostamas õhuoperatsiooni Süüria-Türgi piiri lähistel. Vene Su-24 lasi alla Türgi F-16C tüüpi hävituslennuk pärast seda, kui Vene ründelennuk oli tunginud omavoliliselt Türgi õhuruumi ning eiras Türgi tehtud hoiatusi (Place, 2016). Türgi väitel hoiatasid nende piloodid Vene piloote viie minuti jooksul kümme korda, enne kui võtsid kasutusele radikaalsed meetmed ning lasid Su-24 alla. Mõlemad piloodid katapulteerusid, kellest ühel õnnestus intsidendist pääseda, aga teine hukati Süüria mässuliste poolt (Yadlin, 2016). Probleemaatiliseks teeb asjaolu fakt, et VF õhujõudude lennukid olid ka varem korduvalt Türgi õhuruumi rikkunud ning Vene suursaadik on seetõttu pidanud Türgile diplomaatilisel tasandil selgitusi andma. Kõigis nendes rikkumistes on näha VF teadlikku tegevust, mille eesmärk on katsetada NATO piire ja NATO reageerimist VF tekitatud pingetele. Sellegipoolest heidetakse Türgile ette Vene lennuki kohest allatulistamist, kuna rahu aja tingimustes praktiseeritakse õhuruumi rikkunud lennuki visuaalset tuvastamist ning õhuruumist välja eskortimist, seda enam, et õhuruumi rikkumine kestis kümnekond sekundit (Marcau, 2014 & Touloumakos, 2016).

Erakordseks teeb vahejuhtumi asjaolu, et tegemist on esimese sõjalise kokkupõrkega NATO liikmesriigi ja VF vahel alates külma sõja lõpust. Sündmuse kriitilisust illustreeris NATO

reaktsioon juhtunule, kuna vahetult pärast intsidenti kutsuti kokku Põhja-Atlandi Nõukogu (Touloumakos, 2016). NATO ja Ameerika Ühendriigid avaldasid pärast juhtunut Türgile toetust, rõhutades siiski, et sündmuse edasist eskaleerumist tuleb igal juhul vältida. Pärast intsidenti tekkis oht, et kõige kehvema stsenaariumi kohaselt puhkeb Türgi ja VF vahel relvakonflikt. Seda siiski ei juhtunud, kuna relvastatud konflikt VF ja Türgi vahel tähendab Vene poole jaoks konflikti ka kogu NATO-ga, mida VF ei saa endale lubada, kuna see tähendaks VF jaoks n-ö kolmanda rinde avamist. Tegelikuses piirdus VF Türgile majanduslike sanktsioonide kehtestamisega, mille alla kuulusid näiteks teatud toidukaupade impordikeeld Türgist ning Vene-Türgi vahelise turismi keelustamine (Uzun, 2016). Türgi väidab, et Vene õhujõudude lennuki allatulistamine oli igati õigustatud, kuna kaitsti riigipiiri. Türgi seisukohta kaitsevad ka NATO ja Ameerika Ühendriigid. VF nägi juhtunus Türgi sõjalist agressiooni.

12. aprillil 2016. aastal näitasid VF õhujõud üles provokatiivset riskikäitumist, kui kaks Vene Su-24 tüüpi lennukit tegid provokatiivseid ülelende USA mereväe alusest USS Donald Cookist (Dibb, 2016). Eelnimetatud madallennud leidsid aset hinnanguliselt 30 meetri kõrgusel merepinnast ning ainult kümnekonna meetri kaugusel USA laevast (vt lisa 1). Intsident toimus Läänemerel rahvusvaheliste vete kohal, umbes 130 km kaugusel Kaliningradi oblasti rannikust. Su-24 ründelennukid tegid kokku 11 madalat ülelendu viisil, mis imiteerisid õhurünnaku taktikat (U.S Department of Defence, 2016). Antud riskikäitumise juhtumi puhul olid ründelennukid küll relvastamata, aga sellegipoolest on tegu märkimisväärselt ebaprofessionaalse ohutusnõuete eiramisega. Ameeriklaste sõnul eirasid Vene piloodid raadioside teel antud hoiatusi, mis edastati inglise ja vene keeles. Samalaadne juhtum USS Donald Cooki ja VF õhujõudude Su-24 vahel leidis aset ka 2014. aastal Mustal merel, kus Vene Su-24 tegi samuti madalaid ülelende USA mereväe laevast (Dibb, 2016). Kaks päeva hiljem, 14. aprillil 2016. aastal, sooritas VF õhujõudude hävituslennuk Su-27 Läänemerel rahvusvahelises õhuruumis provokatiivseid manöövreid, rulludes 50 meetri kauguselt üle USA õhujõudude luurelennukist RC-135 Rivet Jointist (Lubold, Barnes & Hodge, 2016). Kuna nii NATO kui ka VF õhujõudude kohalolek Balti regioonis on viimaste aastate jooksul märkimisväärselt suurenenud, on mainitud intsidendid potentsiaalsed konflikti eskaleerumise põhjused (European Leadership Network, 2014).

Ründava realismi vaatenurgast on eelnevalt toodud näidete puhul tegemist VF provokatsiooniga ning sõjalise jõu näitamisega Balti regioonis. Ründava realismi vaates saab neid intsidente seletada asjaoluga, mille kohaselt on Venemaa ajalooliselt pidanud Läänemerd

oma sisemereks ning ei suuda aktsepteerida NATO vägesid regioonis, eriti Kaliningradi oblasti lähistel, rahvusvahelistes vetes. Et Kaliningrad on ülejäänud Venemaast geograafiliselt eraldatud, on Läänemeri VF jaoks märkimisväärselt oluline, kuna mööda Läänemerd kulgevad mere- ja õhustranspordi marsruudid (Tsygankov, 2012). VF näeb Kaliningradi NATO liikmesriikide poolt ümber piiratud osana ning seetõttu on Venemaa paigutanud märkimisväärsed sõjalised jõud Kaliningradi oblastisse, et tasakaalustada jõudude kohalolekut regioonis (Jakniunaite, 2016). USA seisukohalt oli tegemist juhtumiga, mis Vene pilootide vale kalkulatsiooni korral oleks põhjustanud lennuki ja laeva kokkupõrke, mis omakorda oleks kaasa toonud kannatanuid või halvima stsenaariumi kohaselt lõppenud inimkaotustega (U.S Department of Defence, 2016). Magistritöö autori arvates saab analoogsed sündmused VF ja USA vahel liigitada Vene-poolseks jõudemonstratsiooniks, mis suuremas pildis toob kaasa pingete eskaleerumise ning USA-Vene suhete halvenemise.

VF õhujõudude provokatiivne käitumismaneer väljendub ka Eesti, Läti ja Leedu õhuruumi rikkumistes. Eesti näitel on peamine problemaatiline õhuruumi osa Vaindloo saare ümbruskond, kus Eesti võtmes rikkumised peamiselt toimuvad. See on ala, kus riigi õhuruumi piir ei ühti lennuinfopiirkonnaga (FIR), millest tulenevalt lendavad VF militaarlennukid otse üle Vaindloo saare kohal oleva Eesti õhuruumi nurga, tuues vabanduseks, et tegemist on Peterburi lennuinfopiirkonda jääva õhuruumiga. VF militaarlennukid panid toime õhuruumi rikkumisi Vaindloo saare kohal 2014. aastal kaheksa korda, 2015. aastal kolm korda ning 2016. aastal seitse korda (Velsker, 2016). Kuna õhuruumi osa Vaindloo saare kohal on märkimisväärselt väike, rikuvad Vene õhusõidukid õhuruumi tavaliselt alla ühe minuti. Lisaks Vaindloo saare piirkonnale on õhuruumi rikkumised toimunud ka Osmussaare juures ning Saaremaa läänerannikul (Velsker, 2016). Kõigi eelkirjeldatud intsidentide korral on tegemist Eesti kui suveräänse riigi õhuruumi rikkumistega. Eesti reaktsioon Vene-poolsetele õhuruumi rikkumistele näeb ette, et Eesti välisministeerium kutsub Venemaa suursaadiku välja eesmärgiga esitada talle õhuruumi rikkumise kohta diplomaatiline noot. Tavapärasel praktikal ekitab Vene kaitseministeerium kategooriliselt, et nende militaarlennukid on õhuruumi rikkunud.

Lisaks Eestile näevad Balti regiooni Vene-poolsetes õhuruumi rikkumistes probleemkohta ka Läti, Leedu, Soome, Rootsi, Poola ja Taani. NATO peab VF-poolseid NATO liikmesriikide õhuruumi rikkumisi provokatiivseteks ja destabiliseerivateks tegevusteks, mis pole vastuvõetavad (NATO, 2016b). Ründava realismi kohaselt on iga riigi peamine eesmärk

säilitada oma autonoomia ja territooriumi terviklikkus. Sellest põhimõttest lähtuvalt on ka Eesti huvi tagada oma õhuruumi terviklikkus ja puutumatus. Paraku aga ei pea VF kinni Eesti õhuruumi piiridest ning rikub teadlikult Vaindloo saare kohal olevat Eesti õhuruumi piiri. Ründava realismi vaates saab õhuruumi rikkumisi tõlgendada Eesti kui NATO idapiiri katsetamisena. Samuti saab Vene-poolseid Eesti õhuruumi rikkumisi tõlgendada kui sõjalise jõu näitamist Balti regioonis. Nimetatud asjaolu toetab VF uus relvajõudude doktriin, mille kohaselt on Venemaa üks eesmärk Balti regiooni kui nõukogudejärgse ruumi oma kontrolli alla saamine (Riigikaitsekomisjon, 2016).

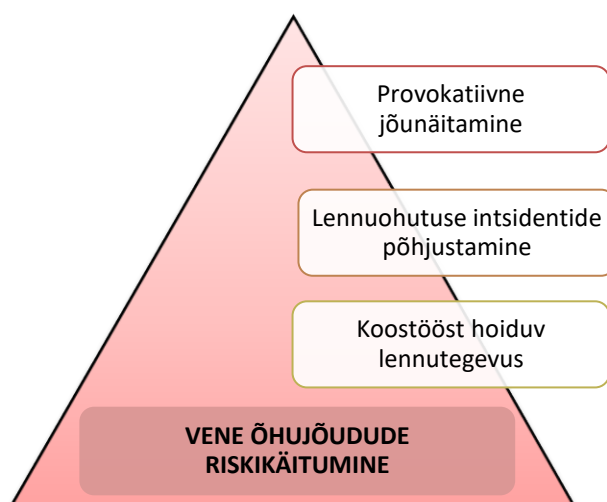
Kuigi magistritöös vaadeldava viimase viie aasta perioodi vältel pole juhtunud mitte ühtegi lennuõnnetust VF militaarlennuki ning tsiviillennuki vahel, on toimunud mitu tõsist lennuohutusintsidenti. Tuginedes Hunteri ja Stewarti (2011) käsitlusele saab väita, et kuna nüüdisajal esineb lennuõnnetusi märkimisväärselt harva ja ebaregulaarselt, keskendutakse peamiselt lennuohutusinsidentide uurimisele ning ohutusinsidentidest tulenevad riskid maandatakse enne, kui need põhjustavad lennuõnnetusi. Järgnevalt käsitletakse kahte tõsist lennuohutusintsidenti, mis toimusid VF militaarlennuki ja tsiviillennuki vahel. 3. märtsil 2014. aastal juhtus tõsine ohutusinsident Vene militaarlennuki ja Skandinaavia lennufirma SAS reisilennuki vahel. Vahejuhtum leidis aset Malmö lähistel, kui Vene luurelennuk Il-20 lendas sisse lülitamata transpondriga 90 meetri kauguselt mööda SAS-i (Skandinavian Airlines) reisilennukist (European Leadership Network, 2014). SAS-i lend SK 681 tõusis õhku Kopenhaagenist ning lendas Rooma, pardal oli 132 inimest. 90 meetrit kahe õhusõiduki vahel tähendab lennuohutuse aspektist potentsiaalset kokkupõrkeohtu, kuna minimaalseks kõrgushajutusmiinimumiks on ette nähtud u 300 m (1000 jalga). Intsident seadis SAS-i reisilennukil oleva 132 reisija turvalisuse ohtu.

Samalaadne vahejuhtum Vene militaarlennuki ja Taani reisilennuki (lend SK1755) vahel toimus 12. detsembril 2014. aastal. Cimberi lennufirmale kuuluv CRJ-200 tõusis õhku Kopenhaagenist ning suundus Poznańi, Poola. Vahejuhtum toimus vahetult pärast reisilennuki õhku tõusu, kui SK1755 oli sunnitud muutma lennukõrgust, kuna Vene õhujõududele kuuluv militaarlennuk Il-20 lendas SK1755 suhtes kokkupõrkekursil. Il-20 lendas sisse lülitamata transpondriga, puudus lennuplaan ja kahepoolne raadioside lennuliiklusteenindusega. Halvima stsenaariumi hoidis ära Rootsi õhuväelt laekunud info koostööst hoiduva Vene militaarlennuki kohta ning tsiviillennujuhi kiire reaktsioon. (Cenciotti, 2014) Vene luurelennuki põhjustatud lennuohutusinsident seadis ohtu SK1755 lennul oleva 50 reisija turvalisuse.

Sagedate Vene militaarlennukite ja tsiviilreisilennukite lennuohutusintsidentide tõttu esitas Urmas Paet Euroopa Parlamendi liikmena 2015. aasta oktoobris Euroopa Parlamendis kirjaliku deklaratsiooni lennuohutuse ja sõjalennukite ohtlike lendude kohta. Nimetatud deklaratsioonis tuuakse välja, et Vene õhujõudude lennukid eiravad rahvusvahelises õhuruumis lennates sageli ohutusnõudeid, lennates välja lülitatud transpondrite ja sidesüsteemidega. Deklaratsioonis rõhutatakse, et Läänemere piirkonnas on mitu eriti tiheda liiklusega rahvusvahelist lennujaama, kus lennukid muudavad pidevalt kõrgust ja sooritavad manöövreid, sealhulgas Hamburgi, Kopenhaageni, Stockholmi, Helsingi, Riia, Tallinna ja Gdański lennujaam. (Euroopa Parlament, 2015). Nende põhjuste tõttu saab järeldada, et koostööst hoiduvad Vene militaarlennukid on potentsiaalne oht reisilennukite lennuohutusele.

Olenemata sellest, et VF õhujõudude militaarlennud Balti regioonis toimuvad neutraalvete kohal, on siiski tegemist kontrollitava õhuruumiga, kus osutatakse lennujuhtimisteenust õhuruumi kvalifikatsiooni järgi. ICAO poolt kehtestatud Chicago konventsiooni järgi peab õhusõidukil kontrollitavas õhuruumis lendamise ajal olema töörežiimis sisse lülitatud transponder (Lennuamet, 2016). Nimetatud nõue tagab turvalise lennuliikluse kulgemise, kuna see annab sekundaarradarile pidevat teavet õhusõiduki asukohast ja kõrgusest. Paraku kehtib Chicago konventsioon ainult tsiviilõhusõidukitele ning seda ei kohaldata riiklikele õhusõidukitele (Convention on International Civil Aviation, 2006). Riiklike õhusõidukite alla kuuluvad sõjaväe-, tolli- ja politseiteenistuses kasutatavad õhusõidukid. Kuna militaarõhusõidukitele eelnimetatud reeglid pole kohustuslikud, siis VF militaarlennukid neid sageli ka ei täida.

Teisalt sätestab konventsiooni artikkel 3, et riiklikud õhusõidukid peavad lendude käitamisel tagama tsiviilõhusõidukite ohutuse (Convention on International Civil Aviation, 2006). Lisaks peab piloot olema kahepoolses raadiosides piirkondliku lennujuhtimise üksusega (Lennunduse raadioside reeglid, 2011). Seega saab magistritöö autori arvates järeldada, et VF militaarlennud, mis ei kasuta transpondrit ega ole kahepoolses raadiosides lennuliiklusüksusega, ei täida omapoolseid kohustusi tsiviilõhusõidukite ohutuse tagamiseks. Siinkohal soovib töö autor rõhutada, et magistritöö võtmes ei ole probleemiks VF õhujõudude militaarlennuliiklus Balti regioonis üleüldiselt, vaid ainult koostööst hoiduv lennuliiklus, mis oma olemuselt on teistele õhusõidukitele ohuks.



Joonis 1. Vene õhujõudude riskikäitumise kategooriad (koostanud autor teoreetiliste käsitluste põhjal)

Eelnevalt nimetatud riskikäitumise näidete põhjal saab Vene õhujõudude riskikäitumise Balti regioonis kokku võtta joonisel üks, millel on näha, et VF õhujõudude riskikäitumine seisneb koostööst hoiduvas lennutegevuses, lennuohutuse intsidentide põhjustamises ning provokatiivses jõunäitamises. Kolm riskikäitumise kategooriat on joonisel esitatud esinemise sageduse järgi, alustades kõige enam esinevast, milleks on koostööst hoiduv lennutegevus ning liikudes kõige vähem esineva riskikäitumise kategooria suunas, milleks on provokatiivne jõunäitamine. Järgnevalt esitatakse kokkuvõtlik tabel, mis on koostatud kolmanda teooria alapeatüki põhjal.

Tabel 1. Riskikäitumise kategooriad Vene õhujõudude näitel (koostanud autor teoreetiliste käsitluste põhjal)

Riskikäitumise kategooria	Vene õhujõudude riskikäitumise näide
Provokatiivne jõunäitamine	<ul style="list-style-type: none"> • Türgi õhuruumi piiririkumine Vene Su-24 poolt, millele järgnes Su-24 allatulistamine • Simuleeritud rünnakud USA mereväe laeva vastu Vene Su-24 poolt • Balti riikide õhuruumi rikkumine Vene militaarõhusõidukite poolt
Lennuohutusintsidentide põhjustamine	<ul style="list-style-type: none"> • Hajutusmiinimumide rikkumine tsiviil- ja militaarõhusõidukite vahel • Kokkupõrkekursil lendamine tsiviilõhusõiduki suhtes
Koostööst hoiduv lennutegevus	<ul style="list-style-type: none"> • Lennud ilma transpondrita • Lennud ilma lennuplaanita • Lennud ilma kahepoolse raadiosideta

Magistritöö esimeseks uurimisküsimuseks oli välja selgitada, mis on VF õhujõudude lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis ründava realismi teooria järgi. Teoreetiliste käsitluste analüüs ja süntees tõid välja, et Vene õhujõudude lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis on välispoliitilised ambitsioonide, sõjalise jõu tasakaalustamine regioonis ning praktiline vajadus varustada Kaliningradi oblastit. VF on näidanud, et sõjalise jõu kasutamine või sellega ähvardamine on üks osa välispoliitikast ning VF üks eesmärk on diplomaatilise ja sõjalise mõjuvõimu taastamine endistes „lähisvälismaa“ riikides (käesoleva töö lk 19–20). Sõjalise jõu näitamise alla kuulub ka Vene õhujõudude riskikäitumine Balti regioonis, mille eesmärk on kohaloleku näitamine ja enesekehtestamine piirkonnas. Paraku on eelnimetatud riskikäitumine aga oht tsiviil- ja militaarlennuliiklusele, mistõttu on tarvis leida uudseid lahendusi, mille abil tagada lennuohutus ja maandada pingete eskaleerumise ohte NATO ja VF vahel.

2. VENE ÕHUJÕUDUDE RISKIKÄITUMISE UURING

Magistritöö teise peatüki esimene alapeatükk kirjeldab töös kasutatud metoodikat, valimi koostamise aluseid ning poolstruktureeritud intervjuude läbiviimise aspekte. Teises alapeatükis teostatakse dokumendianalüüs. Kolmandas alapeatükis analüüsitakse ekspertintervjuusid lähtuvalt püstitatud uurimisküsimustest. Neljandas alapeatükis tuuakse välja empiirilise uuringu käigus kogutud teadmiste ning teoreetiliste lähtekohtade põhjal tehtud järeldused ning esitatakse ettepanekud.

2.1 Metoodika ja valim

Magistritöö on empiiriline uurimus, milles kasutatakse uurimisstrateegiana juhtumiuuringut (*case study*), mis tugineb Yini (2009) käsitlusele „Case Study Research: Design and Methods”. Juhtumiuuring võimaldab keskset sündmust üksikasjalikult ja süvitsi uurida ning lõpptulemusena luua originaalseid ja uudseid interpretatsioone (Yin, 2009, p. 18; Neuman, 2014, p. 179). Juhtumiuuringu strateegia sobib kõige paremini vastamiseks „kuidas“ ja „miks“ küsimustele. Juhtumiuuring võib käsitleda ühte üksikjuhtumit (*single case*) või mitut üksikjuhtumit (*multiple cases*) (Yin, 2009, p. 19). Töös keskendutakse mitmele üksikjuhtumile, milleks on VF õhujõudude riskikäitumised ja lennuohutusintsidendid Balti regioonis. Juhtumiuuringut on otstarbekas kasutada, juhul kui uuritav nähtus ei eristu selgelt oma kontekstist (Yin, 2009, p. 18). Nimetatud põhimõte kirjeldab hästi magistritöö fookust VF õhujõudude riskikäitumise puhul, mida vaadeldakse just nimelt Balti regiooni kontekstis, kuna probleemi käsitluse puhul on oluline geopoliitiline raamistik ja rahvusvaheliste suhete olukord. Yini (2009) kohaselt on juhtumiuuringu puhul andmete kogumisel otstarbekas kasutada nii kvalitatiivseid kui ka kvantitatiivseid andmeid, eesmärgiga tagada mitmest allikast pärinev ja laiapõhjaline andmestik edasiseks analüüsiks. Nimetatud soovitus magistritöös ka rakendatakse. Magistritöö andmekogumise meetoditeks on dokumendianalüüs ja poolstruktureeritud ekspertintervjuud. Andmekogumise meetodid uurimisküsimuste kaupa on välja toodud tabelis 2. Siinkohal soovib magistritöö autor rõhutada, et mõlema andmekogumise meetodi puhul kuulusid valimitesse Balti regiooni riikidest ainult Eesti, Läti, Leedu, Soome ja Venemaa eksperdid ja dokumendid, et säilitada magistritöö fookus.

Tabel 2. Andmekogumismeetodid uurimisküsimuste lõikes (autori koostatud)

Uurimisküsimus	Andmekogumismeetod
1. Mis on VF õhujõudude lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis lähtuvalt ründava realismi teooriast?	Teooriapõhine vastus Ekspertintervjuud (küsimus 1)
2. Millisel määral esineb VF õhujõudude koostööst hoiduvat lennutegevust Balti regioonis neutraalvete kohal?	Dokumendianalüüs
3. Milliseid riske põhjustab VF õhujõudude riskikäitumine lennuohutusele?	Dokumendianalüüs Ekspertintervjuud (küsimused 2 ja 3)
4. Kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis?	Dokumendianalüüs Ekspertiintervjuud (küsimused 4; 5; 6 ja 7)

Töös kasutatakse ühe andmekogumise meetodina dokumendianalüüsi, lähtudes Flicki (2009) käsitlusest „An Introduction to Qualitative Research“. Flicki (2009, p. 255) järgi saab dokumendianalüüsiga täiendada teisi andmekogumise meetodeid, näiteks ekspertintervjuusid, mida magistritöös ka tehti. Magistritöö autor kasutab uurimismaterjalidena järgnevaid dokumendiliike: statistilised ülevaated, aastaaruanded ning lennuohutusraportid. Dokumendianalüüsis kasutati 20 allikat ning kasutatud dokumentide valim on kajastatud lisa 2. Selleks, et tagada dokumentide valiku puhul andmete autentsus ja usaldatavus, kasutati ainult riiklike (Eesti Lennuameti ja Soome Transpordiohutuse ameti) ning rahvusvaheliste organisatsioonide (EASA ja EUROCONTROL-i) publitseeritud ametlikke dokumente. Dokumentide valimi moodustamisel oli peamine kriteerium kasutada publikatsioone, mille on välja andnud lennuohutusega tegelevad organisatsioonid. Neid dokumente otsiti eelnevalt nimetatud lennuohutuse organisatsioonide kodulehekülgedelt ning lisaks Google'i otsingumootori vahendusel.

Dokumendianalüüsi puhul tuleb arvestada asjaoluga, et kõik vajalikud dokumendid ei pruugi uurijale olla kättesaadavad või arusaadavad (Flick, 2009, p. 259). Kättesaadavuse kitsaskohaga puutus magistritöö autor ka dokumente kogudes kokku, kuivõrd analüüsitavate dokumentide hulka ei kuulunud Leedu Lennuameti (Civil Aviation Administration) ja VF Lennuameti (State Civil Aviation Authority of Russia) lennuohutusraportid, kuna paraku ei olnud need avalikkusele kättesaadavad. Analüüsitavate dokumentide hulka ei kuulu ka Läti Lennuameti avaldatud 2015. aasta lennuohutuse raport, kuna see avaldati erinevalt eelnevate aastate raportitest läti keeles. Dokumendianalüüsi kui andmekogumismeetodi kasutamise eesmärk on leida ühisosa teoreetilise käsitluse ja ekspertintervjuude vahel, mille tulemusel saab magistritöö kesksest uurimisteedest sünteesida tervikliku käsitluse.

Teise andmekogumismeetodina kasutatakse magistritöös ekspertintervjuud, mis oma olemuselt kuulub poolstruktureeritud intervjuude rühma. Ekspertintervjuu puhul on intervjuueeritavateks teatud valdkonna süvaasjatundjad, kelle puhul on olulised valdkonnapõhised teadmised, kogemused ja kompetents. (Flick, 2009, pp. 165-166) Enne ekspertintervjuusid viidi esmalt läbi kaks pilootintervjuud. Intervjuueeritavateks oli üks õhuväe ekspert, kes esindas militaarlennunduse valdkonda, ning teine ekspert oli lennujuht, kes esindas tsiviillennuliikluse valdkonda. Pilootintervjuude andmed on esitatud tabelis 3. Pilootintervjuude eesmärk oli välja selgitada, kas küsimuste sõnastus, ülesehitus ja küsimuste arv võimaldavad uurimisküsimustele vastuseid saada. Samuti oli pilootintervjuude eesmärk salvestusseadmeid tehniliselt kontrollida ning välja selgitada intervjuueerimisega kaasnevad probleemkohad, eesmärgiga neid eksperdiintervjuude ajal vältida. Pilootintervjuu koosnes kaheteistkümnest küsimusest, mis lähtusid uurimisküsimustest ning seetõttu olid jaotatud nelja kategooriasse (vt lisa 3). Pärast pilootintervjuusid koostati ekspertintervjuu küsimused, arvestades pilootintervjuu tegemisel saadud teadmisi ja kogemusi. Ekspertintervjuu koosnes seitsmest küsimusest (vt lisa 4) ning vajadusel küsiti täpsustavaid lisaküsimusi.

Tabel 3. Pilootintervjuude andmed (autori koostatud)

Nr	Nimi	Organisatsioon ja ametinimetus	Toimumise koht ja viis	Toimumise aeg ja kestvus
1	Tõnis Pärn	Õhuoperatsioonide juhtimiskeskus, ülema asetäitja	Ämari lennubaas, suuline	15.02.2017 39 min
2	Lauri Jaakson	Lennuliikluse teeninduse AS, lennujuht-spetsialist	Tallinn, suuline	17.02.2017 43 min

Poolstruktureeritud ekspertintervjuu valimi moodustamiseks kasutati Teddlie ja Yu (2007) käsitlusena eesmärgistatud valimit (*purposive sampling*), mille puhul valiti intervjuueeritavad lähtuvalt uurimisküsimustest. Valimis on kolme kategooria eksperdid: rahvusvaheliste suhete eksperdid, lennuohutuse eksperdid ning militaareksperdid. Kuna magistritöö uurib Balti regiooni kesket probleemi, kuuluvad lisaks Eesti spetsialistidele ekspertgruppi ka Soome, Läti, Leedu ja Venemaa esindajad. Selleks, et valim oleks piisavalt suur ja et katta ära uuritava teema ulatus, tehti ekspertintervjuu 12 valdkonnaasjatundjaga, kes on esitatud tabelis 4. Tagamaks intervjuueeritavate anonüümsust, kasutatakse töös läbivalt nimede asemel unikaalseid tunnuseid. Tunnus RS tähistab rahvusvaheliste suhete eksperti, tunnus LO lennuohutuse eksperte ning tunnus MIL militaareksperte. Lisaks on iga tunnuse ette lisatud riigi nimetus, mis tähistab ekspertide päritolu. Siiski tuuakse magistritöös ühekordselt välja ekspertide nimed, viitamata nimeliselt nende seisukohtadele.

Ekspertideks olid Ants Laaneots, Kalev Stoicescu, Üllar Salumäe, Kristel Palts, Janek Lehist, Katri Pynnöniemi, Igor Sutyagin, Kari Siekkinen, Nora Vanaga, Erika Neimane, Eugenijus Karpas ja Raimondas Simuntis.

Tabel 4. Ekspertintervjuude valim (autori koostatud)

	Nr	Kood	Organisatsioon	Toimumise koht ja viis	Toimumise aeg ja kestvus
Rahvusvaheliste suhete eksperdid	1	Vene RS	The Royal United Services Institute, vanemteadur	Telefoni teel	17.03.2017 27 min
	2	Soome RS	The Finnish Institute of International Affairs, teadur	Skype'i vahendusel	29.03.2017 29 min
	3	Läti RS	National Defence Academy of Latvia, teadur	Skype'i vahendusel	03.03.2017 44 min
	4	Eesti RS	Rahvusvaheliste kaitseuringute keskus, teadur	Tallinn, suuline	20.02.2017 56 min
Lennuohutuse eksperdid	5	Soome LO	Finnish Transport Safety Agency	Telefoni teel	24.03.2017 33 min
	6	Leedu LO	SE Oro Navigacija	Luxembourg, suuline	22.03.2017 31 min
	7	Läti LO	Civil Aviation Agency	Gmaili vahendusel, kirjalik	16.03.2017 -
	8	Eesti LO1	Lennuamet	Helsingi, suuline	02.03.2017 43 min
	9	Eesti LO2	Lennuliiklusteeninduse AS	Tallinn, suuline	06.03.2017 42 min
Militaar eksperdid	10	Eesti MIL1	Eesti õhuvägi	Telefoni teel	10.03.2017 32 min
	11	Eesti MIL2	Riigikaitsekomisjon, riigikogu	Tallinn, suuline	23.02.2017 54 min
	12	Leedu MIL	Leedu õhuvägi	Gmaili vahendusel, kirjalik	31.03.2017 -

Ekspertintervjuude jaoks küsiti kõikidelt ekspertidelt nõusolekut intervjuu digitaalseks salvestamiseks. Sõltuvalt intervjuu toimumisviisist, olid salvestusvahenditeks diktofoni rakendus nutitelefonis, Skype'i videokõne salvestamise tarkvara (*Video Call Recorder for Skype*) või telefonikõne salvestamise rakendus ACR. Pärast intervjuude salvestamist transkribeeriti heli- ja videofailid tekstitöötlustarkvarasse, misjärel tehti kvalitatiivne sisuanalüüs andmeanalüüsi tarkvara NVivo 11 Pro abil. Andmeanalüüsiks moodustati kategooriad ja nende alla kuuluvad koodid. Dokumendianalüüsi ja eksperdiintervjuude analüüsi puhul kasutati kodeerimisel samu kategooriaid ja koode (vt tabel 5, tabel 7 ja lisa 5). Magistritöö autor kasutas intervjuude analüüsimiseks avatud kodeerimise meetodit Flicki (2009, pp. 308-309) järgi. Originaalkujul ja täies mahus intervjuusid magistritöös ei esitata, vaid need jäävad magistritöö autori valdusse.

2.2 Vene õhujõudude riskikäitumist käsitlevate dokumentide analüüs

Dokumendianalüüsi eesmärk on leida vastus teisele, kolmandale ning neljandale uurimisküsimusele. Teise uurimisküsimusena uuritakse, millisel määral esineb VF õhujõudude koostööst hoiduvat lennutegevust Balti regioonis neutraalvete kohal. Kolmandaks uurimisküsimuseks on välja selgitada, milliseid riske põhjustab VF õhujõudude riskikäitumine lennuohutusele Balti regioonis. Neljandaks uurimisküsimuseks oli välja selgitada, kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis. Selleks, et leida vastused eelnimetatud uurimisküsimustele, analüüsiti ainult riiklike või rahvusvaheliste lennundusorganisatsioonide publitseeritud lennuohutusraporteid ja aastaaruandeid, et tagada dokumendianalüüsi valimis olevate allikate usaldusväärsus ja kvaliteet. Valitud organisatsioonide hulka kuulusid EASA ja EUROCONTROL, Eesti Lennuamet, Läti Lennuamet ning Soome Transpordiohutuse Amet. Dokumendianalüüsi eesmärk oli saada ülevaade VF õhujõudude toime pandud lennuintsidentidest, põhjustatud riskidest ning maandamismeetmetest (vt tabel 5).

Dokumentide analüüsimiseks tehti esmalt sihipärane otsing eelnevalt nimetatud organisatsioonide kodulehekülgedel ning seda eesmärgiga leida avalikult kättesaadavad lennuohutusraportid (seisuga 01.03.2017). Kokku analüüsiti 20 dokumenti (vt lisa 2). Leidmaks vastust kolmele uurimisküsimusele, otsiti dokumentidest järgmisi märksõnu nii eesti kui ka inglise keeles: *state flight*/riiklik lend, *military*/militaar-, *military flight*/militaarlend, *military aircraft*/militaarõhusõiduk, *Russian*/Vene, *Baltic*/Balti, *High Seas*/neutraalveed, *non-cooperative*/koostööst hoiduv ning *risk*/risk. Vaadeldav ajajärk oli 5 aastat, milleks olid aastad 2012–2016. Valitud ajalõik tagab andmete uudsuse ning samas võimaldab aastate lõikes andmeid piisava sügavusega võrrelda. Dokumente analüüsiti andmeanalüüsi tarkvara Nvivo 11 Pro abil, rakendades samu kategooriaid ja koode, mida kasutati ka eksperdiintervjuude analüüsimisel (vt lisa 5). Dokumendianalüüsis kasutati kolme kategooriat, milleks olid **vene militaarlennutegevuse ulatus**, **riskid** ning **maandamismeetmed** (vt tabel 5). Kategooriate all olevad koodid on esitatud enim esinevas järjestuses.

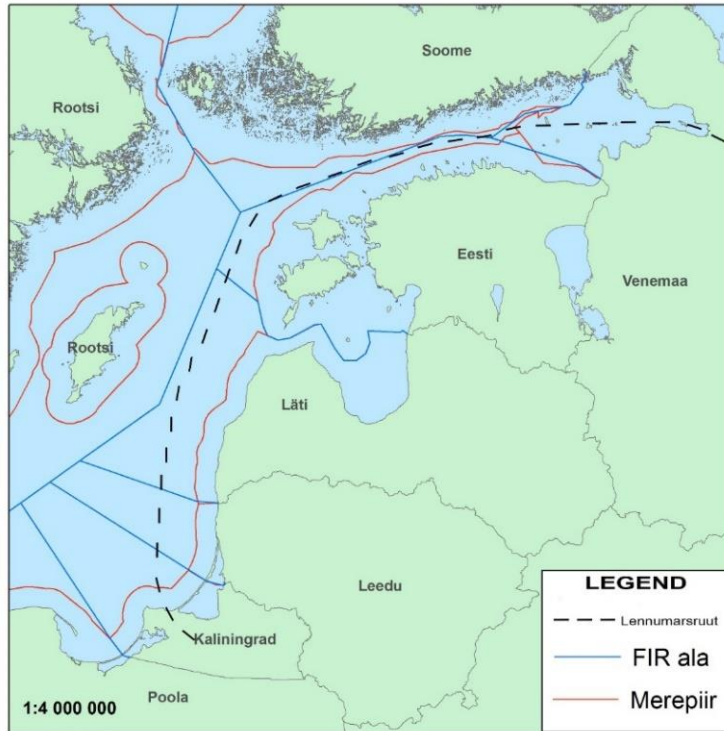
Tabel 5. Dokumendianalüüsi koodipuu (autori koostatud)

Uurimisküsimus 2	Uurimisküsimus 3	Uurimisküsimus 4
2. kategooria: VF õhujõudude lennutegevuse ulatus	3. kategooria: VF õhujõudude põhjustatud riskid	4. kategooria: riskide maandamismeetmed
Koodid: 2.1 Koostööst hoiduvad militaarlennud 2.2 VF militaarõhusõidukite põhjustatud lennuohutusinsidendid 2.3 Balti regioon kui peamine riskipiirkond	Koodid: 3.1 Riskid tsiviillennuliiklusele 3.2 Risk erinevate militaarosapoolte-vaheliseks konfliktiks 3.3 Riskid militaarlennuliiklusele	Koodid: 4.1 Koostöömeetmed 4.2 Regulaatiivsed meetmed 4.3 Tehnilised meetmed 4.4 Kaitsemeetmed

Esimest kategooriat, „VF õhujõudude lennutegevuse põhjused“, käsitletakse ainult teoreetilise analüüsi ja ekspertintervjuude raames ning seega ei kuulu see dokumendianalüüsi hulka. **Teise kategooriaga, „VF õhujõudude lennutegevuse ulatus“**, vastati teisele uurimisküsimusele: millisel määral esineb Vene õhujõudude koostööst hoiduvat lennutegevust Balti regioonis neutraalvete kohal? Teise kategooria alla moodustus omakorda kolm koodi: koostööst hoiduvad militaarlennud, VF militaarõhusõidukite põhjustatud ohutusinsidendid ning Balti regioon kui peamine riskipiirkond. Järgnevalt käsitletakse teise kategooria koodi, alustades kõige enam esinevast.

Dokumendianalüüsi käigus selgus, et **koostööst hoiduvad Vene militaarlennud (kood 2.1)** Balti regioonis leiavad tavapäraselt aset lennumarsruutidel suunal Peterburi-Kaliningrad ja Kaliningrad-Peterburi. Sealjuures lennatakse rahvusvaheliste vete kohal, läbides Peterburi, Tallinna, Soome, Riia ja Vilniuse lennuinfopiirkondasid (vt joonis 2). Koostööst hoiduv militaarlend on lend, mille puhul pole esitatud lennuplaani, puudub kahepoolne raadioside lennujuhtimise üksusega ning lend toimub ilma transpondrita (EASA, 2015b). Lisaks tuli mitmest raportist välja, et koostööst hoiduv militaarlennuliiklus on endiselt regioonis problemaatiline (EASA, 2015a; EASA, 2015b; Lennuamet, 2015). Koostööst hoiduvate militaarlendude arvu tõusu tõttu andis Euroopa Komisjon mandaadi Euroopa Lennundusohutusametile (EASA) uurida probleemi olemust ning esitada kokkuvõtlik raport ja soovitused lennuohutusriskide maandamiseks. Eelnimetatud lennuohutusjuurdluse käigus EASA koostatud raport „Report on occurrences over the high seas involving military aircraft in 2014“ on ühtlasi ainuke avalik põhjalik publikatsioon, mis käsitleb koostööst hoiduvate militaarlennukite probleemi Balti regioonis. Raportist selgub, et võrreldes varasemate aastatega suurenes 2014. aastal koostööst hoiduvate Vene militaarlennukite

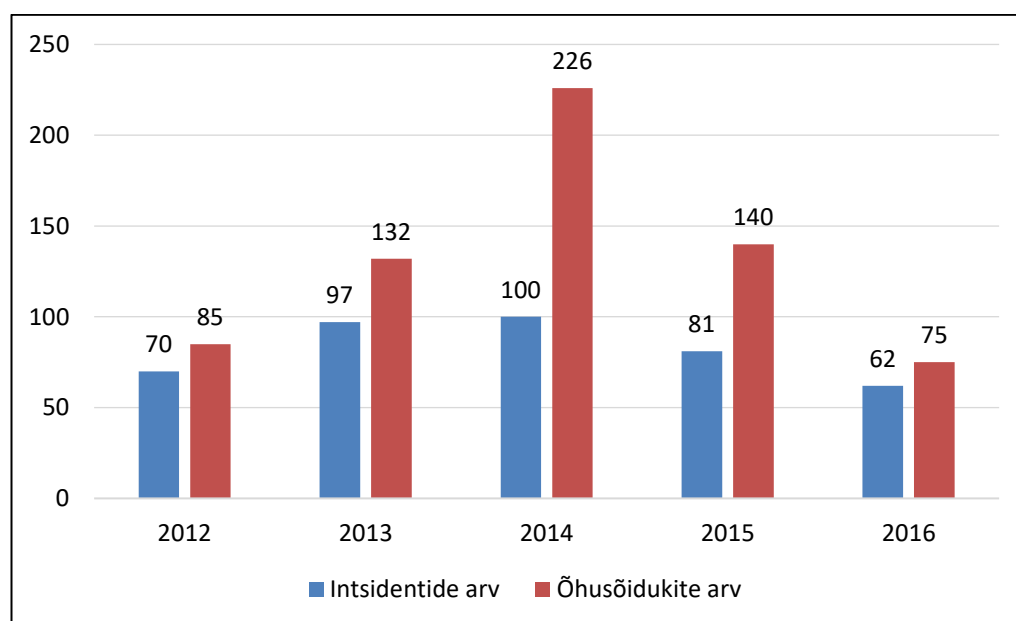
aktiivsus Balti regioonis. Samuti on hüppeliselt kasvanud intsidendid tsiviillennuliikluse ja koostööst hoiduvate militaarlennukite vahel ning võrreldes teiste Euroopa riikidega on antud trend eriti märkimisväärne just Balti riikides. (EASA, 2015b)



Joonis 2. Vene õhujõudude teoreetiline lennumarsruut neutraalvete kohal Balti regioonis (autori koostatud, kaardipõhja koostas autori tellimusel kaitseväge militaargeograafiagrupp)

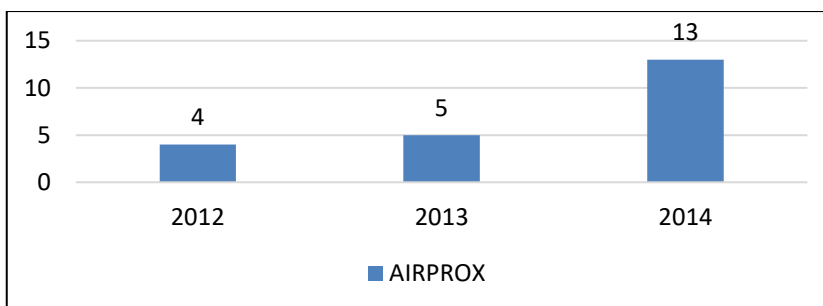
Dokumendianalüüsis selgus, et **Vene militaarõhusõidukite põhjustatud lennuohutusintsidendid (kood 2.2)** on viimasel paaril aastal küll vähenenud, aga siiski on viimase viie aasta lõikes tegemist märkimisväärselt kõrgete näitajatega Euroopa Liidu liikmesriikide hulgas (EASA, 2015b). Selleks, et anda asjakohane ülevaade koostööst hoiduvate militaarlendude põhjustatud ohutusinsidentide kohta, käsitletakse järgnevalt Lennuameti ohutuskokkuvõtteid, mis annavad kõikidest dokumendianalüüsis vaadeldavatest allikatest olukorrast parima ülevaate. Siinkohal on oluline märkida, et dokumendianalüüsi käigus ilmnis, et vaadeldavatest riikidest (Soome, Eesti, Läti) on ainult Eesti Lennuamet oma aastakokkuvõtetes välja toonud koostööst hoiduvate militaarõhusõidukite põhjustatud ohutusinsidentide statistika (TraFi, 2013; TraFi, 2014; TraFi, 2015; Civil Aviation Agency, 2013; Civil Aviation Agency, 2014; Civil Aviation Agency, 2015; Civil Aviation Agency, 2016; Lennuamet, 2013; Lennuamet, 2014; Lennuamet, 2015; Lennuamet, 2016; Lennuamet, 2017).

Lennuameti 2012. aasta ohutuskokkuvõtte kohaselt toimus neutraalvete kohal 70 koostööst hoiduvat militaarlendu, milles osales 85 õhusõidukit (Lennuamet, 2013). 2013. aasta ohutuskokkuvõtte toob välja, et neutraalvete kohal toimus 97 lennuohutust mõjutavat juhtumit, mille põhjustasid 132 koostööst hoiduvat militaarlennukit (Lennuamet, 2014). 2014. aasta ohutuskokkuvõttest selgub, et see aasta oli kõige pingelisem neutraalvete kohal lendavate ning sealjuures koostööst hoiduvate VF militaarlennukite poolest, kui esines 100 intsidenti 226 õhusõidukiga (Lennuamet, 2015). 2015. aasta ohutuskokkuvõtte kohaselt raporteeriti 81 koostööst hoiduvast militaarlennust, milles osales 140 õhusõidukit (Lennuamet, 2016). 2016. aastal toimus 62 juhtumit, milles osales 75 militaarõhusõidukit (Lennuamet, 2017). Koostööst hoiduvate militaarlendude arv on kokkuvõtlikult kuvatud joonisel 3. Kuigi joonisel on näha, et Vene militaarlennukite toime pandud intsidentide kõrghetk jäi 2014. aastasse ning 2015. ja 2016. aastal on intsidentide ja õhusõidukite arv langenud, saab seda seletada Venemaa õhujõudude ressursi ümberpaigutamise kaudu teistesse piirkondadesse. Magistritöö autori hinnangul on Venemaa õhujõudude sõjaline tegevus Ida-Ukrainas ja Süürias toonud kaasa Balti regioonis lennutegevuseks kasutada olevate õhusõidukite arvu languse võrreldes varasemate aastatega.



Joonis 3. Koostööst hoiduvate militaarlendude statistika aastatel 2012–2016 (koostanud autor Lennuamet, 2013; Lennuamet 2014; Lennuamet 2015; Lennuamet 2016 ja Lennuamet 2017 põhjal)

Eelnevalt analüüsitud EASA raportis tuuakse välja, et esineb seaduspärasus, mille kohaselt suureneb koostööst hoiduvate militaarlendude arv siis, kui geopoliitiline olukord regioonis on ärev, ning lendude hulk stabiliseerub, kui geopoliitiline olukord normaliseerub. Magistritöö autori hinnangul on tegemist tabava seaduspärasusega ning selle näitlikustamiseks saab esitada järgneva statistika: kui 2012. aastal leidis Balti regioonis aset neli lennuohutuse intsidenti ning 2013. aastal viis intsidenti, mis hõlmasid militaar- ja tsiviilõhusõidukite vahelist kokkupõrkeohtu (AIRPROX), siis 2014. aastal, kui algas relvakonflikt Ida-Ukrainas, toimus Balti regioonis 13 AIRPROX-i juhtumit (vt joonis 4). (EASA, 2015b)



Joonis 4. Lennuohutusintsidendid, mis hõlmasid õhus kokkupõrke ohtu (AIRPROX) tsiviil- ja militaarõhusõidukite vahel aastatel 2012–2014 (koostanud autor European Aviation Safety Agency, 2015a põhjal)

Dokumendianalüüsist selgus, et Euroopa Liidu võtmes on **Balti regioon peamine riskipiirkond (kood 2.3)**. Euroopa Lennundusohutusameti raporteid analüüsides selgus, et kuigi 2014. aastal tõusis Vene militaarlendude arv mitmes Euroopa riigis, oli Euroopa Liidu riikidest kõige problemaatilisem olukord Balti regioonis (EASA, 2015a). Seda väidet toetab ka EUROCONTROL-i lennuohutuse 2014. aasta kokkuvõte, milles tuuakse välja, et probleem esineb peamiselt Balti regioonis, kuna seal toimub enim koostööst hoiduvaid militaarlende (EUROCONTROL, 2015a). Lisaks Balti regioonile on problemaatilisemad piirkonnad Musta mere, Vahemere, Põhjamere ja Atlandi ookeani piirkonnad. Kuigi Balti regiooni õhuruum pole Euroopa teiste regioonidega võrreldes kõige enam koormatud, on tegemist keerulise õhuruumi struktuuriga, kuna Balti regiooni läbivad nii ida-lääne kui ka põhja-lõuna suunalised lennuliikluse marsruudid (EASA, 2015b). EUROCONTROL-i tulevikuproгноosi kohaselt on Balti riikides ennustatav lennuliikluse aastane kasv hinnanguliselt 2–3%, mis 2035. aastaks tähendab 50% kasvu (vt lisa 7) (EUROCONTROL, 2013b). Magistritöö autori hinnangul tähendab Balti regiooni lennuliikluse intensiivne kasv omakorda koostööst hoiduvate militaarlennukite põhjustatavate ohtude realiseerumise tõenäosuse suurenemist.

Kolmanda kategooriaga, „VF õhujõudude lennutegevuse põhjustatud riskid“, vastati kolmandale uurimisküsimusele: milliseid riske põhjustab VF õhujõudude koostööst hoiduv lennutegevus lennuohutusele Balti regioonis? Kolmanda kategooria alla moodustus omakorda kolm koodi: riskid tsiviillennuliiklusele, risk konflikti tekkeks erinevate militaarosapoolte vahel ning riskid militaarlennuliiklusele.

EASA ARMS-i (*Aviation Risk Management Method*) meetodiga tehtud lennuohutusjuurdluse tulemusena selgus, et koostööst hoiduvast militaarlennundusest põhjustatud **risk tsiviillennuliiklusele (kood 3.1)** Balti regioonis on **kõrge** ning kasutusele tuleb võtta meetmed riski maandamiseks aktsepteeritavale tasemele (EASA, 2015a). Seda hinnangut toetavad ka EUROCONTROL-i 2014. ja 2015. aasta ohutusraportid, mille kohaselt on lennuohutuse intsidendid militaar- ja tsiviillennukite vahel tõsised ning koostööst hoiduv militaarlennuliiklus potentsiaalne oht tsiviillennuliiklusele (EUROCONTROL, 2015a; EUROCONTROL, 2016). Soome Transpordiohutuse Ameti ohutusraportites tuuakse välja, et neutraalvete kohal lendavad militaarlennukid, mille kohta ei ole esitatud lennuplaani, puudub raadioside ning aktiivne transponder, on potentsiaalseks kokkupõrkeohuks tsiviillennuliiklusele (TraFi, 2015). Lennuameti ohutuskokkuvõtetes on korduvalt rõhutatud, et transpondrita militaarlendude juhtumid tõstavad märgatavalt tsiviillennujuhtide töökoormust (Lennuamet, 2016; Lennuamet, 2017). Magistritöö autori hinnangul saab lennujuhtide töökoormuse tõusu ja sellest tulenevat stressitaseme tõusu seletada sellega, et koostööst hoiduvate militaarlennukite hajutamine ülejäänud lennuliiklusest on märkimisväärselt keeruline ülesanne, kuna lennujuhtimisüksuste radaritele pole transpondrita lendavad militaarõhusõidukid nähtavad, aga sellegipoolest tuleb tagada ohutus. Riskid tsiviillennuliiklusele on kokkuvõtlikuna esitatud tabelis 6.

Paraku ei kajastatud valimis olevates dokumentides **riski konflikti tekkeks erinevate militaarosapoolte vahel (kood 3.2)**. Asjaolu saab selgitada sellega, et dokumendianalüüsis kasutati eranditult tsiviillennunduse organisatsioonide publikatsioone, mis tsiviillennundus-alase fookuse tõttu ei käsitle militaarosapoolte vahelisi kitsaskohti. Lisaks ei vaadelda valimis olevates dokumentides eraldiseisvana **riske militaarlennuliiklusele (kood 3.3)**. Magistritöö autori hinnangul saab seda põhjendada asjaoluga, mille kohaselt analüüsitavates dokumentides ei käsitleta riske eraldi tsiviil- ja militaarlennuliiklusele, vaid seda tehakse kõikehõlmavalt, vaadeldes kogu lennunduse spektrit.

Neljas kategooria, „riskide maandamismeetmed“, vastas neljandale uurimisküsimusele: kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis? Neljanda kategooria alla moodustus omakorda neli koodi: koostöömeetmed, regulatiivsed meetmed, tehnilised meetmed ning kaitsemeetmed.

Dokumendianalüüsis toodi enim välja **koostöömeetmeid (kood 4.1)**. Näiteks rõhutasid Euroopa Lennundusohutusameti raportid riskide maandamismeetmena, et oluline on parandada tsiviil-militaarkoordinatsiooni, et tulevikus vältida lennuohutusinsidende militaar- ja tsiviillennuliikluse vahel (EASA, 2015a). EUROCONTROL-i publikatsioonid pakuvad riskide maandamismeetmena välja tsiviil- ja militaarosapoolte vaheliste koostöölepingute ja protseduuride sõlmimise olulisuse ning infovahetuse suurendamise osapoolte vahel (EUROCONTROL, 2015a; EUROCONTROL, 2016). Asjakohaseks näiteks on EASA, mis lõi uue ametikoha militaarnõunikule, kelle ülesandeks on militaarlennundusest tulenevate riskide väljaselgitamine ja nende maandamiseks ettepanekute tegemine (EASA, 2016). Soome Transpordiohutuse Amet pakub riskide maandamismeetmena välja koostöö suurendamise olulisuse probleemiga seotud osapoolte vahel (TraFi, 2015). Maandamise meetmed on kokkuvõtlikult esitatud tabelis 6. Paraku ei kajastatud valimis olevates dokumentides koodi **regulatiivsed meetmed (kood 4.2)**.

Dokumendianalüüsis toodi välja ka **tehnilised meetmed (kood 4.3)**, mida rakendades on võimalik maandada Vene koostööst hoiduvast lennutegevusest tulenevaid riske. EASA hinnangul on oluline kasutada primaarradareid, et suurendada situatsiooniteadlikkust koostööst hoiduvate militaarlendude puhul (EASA, 2015b). Seda seisukohta toetab ka EUROCONTROLi soovitus, mille kohaselt on primaarradari teabe kasutamine koostööst hoiduvate militaarlendude korral vajalik lennuohutuse suurendamiseks (EUROCONTROL, 2015a). Mõlemad organisatsioonid on rõhutanud, et juhul kui mõnes riigis pole tsiviillennujuhtimise üksustel primaarradarit, on tugevalt soovituslik primaarradari informatsiooni jagamine militaarüksustelt tsiviillennujuhtimisüksustele (EASA, 2015b; EUROCONTROL, 2015a). **Kaitsemeetmena (kood 4.4)** pakuti, et koostööst hoiduvate militaarlendude korral tuvastaksid ning eskordiksid neid õhutorbehävitajad (EASA, 2015b).

Analüüsid EuroCONTROL-i ja EASA lennuohutuse kokkuvõtted, tuli välja, et 2012. ja 2013. aasta raportid ei kajasta koostööst hoiduvate vene militaarlendudest tulenevaid

probleemkohti (EASA, 2013; EASA, 2014; EUROCONTROL, 2013a; EUROCONTROL, 2014). Magistritöö autori arvates saab seda seletada asjaoluga, et nimetatud aastatel polnud koostööst hoiduvate militaarlendude probleem piisavalt esilekerkiv ja ulatuslik.

Dokumendianalüüsi eesmärk oli leida vastus teisele, kolmandale ja neljandale uurimisküsimusele. Kokkuvõtlikud tulemused on esitatud tabelis 6. Teise uurimisküsimuse – millisel määral esineb VF õhujõudude koostööst hoiduvat lennutegevust Balti regioonis neutraalvete kohal? – selgus dokumendianalüüsi tulemusena, et analüüsitud dokumentidest kajastavad Vene militaarlennukite ulatust ja nende põhjustatud lennuohutusintsidendite arvu ainult Lennuameti publitseeritavad ohutuskokkuvõtted. Joonisel 3 on näha koostööst hoiduvate Vene militaarlendude hulka, milleks 2012. aastal oli 70, 2013. aastal 97, 2014. aastal 100, 2015. aastal 81 ning 2016. aastal 62 lendu, mis teeb keskmiselt **82 intsidenti aastas**. Pea kõik dokumendid töid välja asjaolu, et 2014. aastal tõusis märgatavalt Vene militaarlendude arv Balti regioonis, millega kaasnes ka lennuohutusintsidendite arvu suurenemine militaar- ja tsiviillennuliikluse vahel.

Kolmandaks uurimisküsimuseks oli välja selgitada, milliseid riske põhjustab VF õhujõudude riskikäitumine lennuohutusele Balti regioonis. Dokumendianalüüsi tulemusena selgus, et **riski hinnati tasemega „kõrge“**, kuna koostööst hoiduvad militaarlennukid on potentsiaalne oht tsiviillennuliiklusele. Peamine probleemkoht on lennujuhtide ja tsiviilpilotide ebapiisav situatsiooniteadlikkus koostööst hoiduvate Vene militaarlendude kohta Balti regioonis, mille tulemusena ei suudeta tagada hajutatust militaar- ja tsiviillennukite vahel. Ebapiisav situatsiooniteadlikkus tuleb lennuplaani esitamata ja transpondri kasutamata jätmise ning raadioside vältimise tõttu Vene militaarlendude poolt. Neljandaks uurimisküsimuseks oli, kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis. Dokumendianalüüsiga selgus, et kõige tõhusamalt saab riske maandada, kui tsiviil- ja militaariosapooled sõlmivad omavahel koostöölepinguid ja -protseduure, suurendavad infovahetust ning tsiviillennujuhtimisüksused kasutavad primaarradarite informatsiooni, et situatsiooniteadlikkust suurendada.

Tabel 6. Dokumendianalüüsi kokkuvõte (koostanud autor EASA, 2015a; EASA, 2015b; EUROCONTROL, 2015a; EUROCONTROL, 2016; Lennuamet, 2013; Lennuamet, 2014; Lennuamet, 2015; Lennuamet, 2016 ja Lennuamet 2017 põhjal)

Dokumendi pealkiri	Koostööst hoiduva Vene militaarlennutegevuse ulatus (kategooria 2)	Koostööst hoiduva Vene militaarlennutegevusest tulenevad lennuohutuse riskid (kategooria 3)	Maandamise meetmed (kategooria 4)
EASA, Annual Safety Review 2014	Alates 2014. aastast on koostööst hoiduvate militaarlendude arv tõusnud.	Risk tsiviillennuliiklusele on kõrge.	Tsiviil-militaarkoordinatsiooni tõhustamine.
EASA, Report on occurrences over the high seas involving military aircraft in 2014	2014. aastal on koostööst hoiduvate militaarlennukite arv võrreldes varasemate aastatega tõusnud.	Risk tsiviillennuohutusele on kõrge. Riski suurendavad lennujuhtide ja tsiviilõhusõidukite pilootide ebapiisav situatsiooni-teadlikkus militaarlennukite kohta.	Tsiviil-militaarkoordinatsiooni protseduuride väljatöötamine.
EUROCONTROL, Annual Safety Report 2014	Tõsisemad intsidendid militaar- ja tsiviillennuliikluse vahel on viimastel aastatel aset leidnud just Balti regioonis	Lennuohutusintsidendid militaar- ja tsiviillennukite vahel on tõsised. Koostööst hoiduv militaarlennuliiklus on potentsiaalne oht tsiviillennuliiklusele.	Tsiviil-militaarosapoolte vaheliste koostöölepingute ja -protseduuride sõlmimine.
EUROCONTROL, Annual Safety Report 2015	Koostööst hoiduva militaarlennunduse arv on tõusnud ning samuti on tõusnud intsidentide arv militaar- ja tsiviillennuliikluse vahel.	Koostööd vältivad militaarlennukid põhjustavad riski tsiviillennundusele.	Tsiviil-militaarosapoolte vaheliste koostöölepingute ja -protseduuride sõlmimine ning infovahetuse suurendamine
Lennuamet, 2012. aasta ohutuskokkuvõte	70 raporteeritud juhtumis osales 85 õhusõidukit.	-	-
Lennuamet, 2013. aasta ohutuskokkuvõte	97 raporteeritud juhtumis osales 132 õhusõidukit.	-	-
Lennuamet, 2014. aasta ohutuskokkuvõte	100 raporteeritud juhtumis osales 226 õhusõidukit.	-	-
Lennuamet, 2015. aasta ohutuskokkuvõte	81 raporteeritud juhtumis osales 140 õhusõidukit.	Juhtumid tõstavad märgatavalt tsiviillennujuhtide töökoormust.	-
Lennuamet, 2016. aasta ohutuskokkuvõte	62 raporteeritud juhtumis osales 75 õhusõidukit.	Transpondrita militaarlendude juhtumid tõstavad märgatavalt tsiviillennujuhtide töökoormust.	-
TraFi, Finnish Aviation 2015	-	Lennuplaani esitamata jätvad militaarlennud võivad põhjustada kokkupõrkeohtu.	Koostöö suurendamine kõikide osapoolte vahel.

2.3 Ekspertintervjuude analüüs kogutud seisukohtade võrdlemiseks

Poolstruktureeritud intervjuude eesmärk on leida vastus esimesele, kolmandale ja neljandale uurimisküsimusele. Selleks tehti intervjuud 12 eksperdiga kolmest valdkonnast, milleks olid rahvusvahelised suhted, lennuohutus ja militaarvaldkond. Eksperdid olid viiest erinevast Balti regiooni riigist: Eestist, Lätist, Leedust, Soomest ja Venemaalt.

Ekspertintervjuude analüüsimiseks kasutatakse kvalitatiivset sisuanalüüsi meetodit ning abivahendina andmeanalüüsi programmi NVivo 11 Pro. Sisuanalüüsiks kasutati eksperdiintervjuude avatud kodeerimist (Flick, 2009, pp. 307-309), mille tulemusena loodi uurimisküsimuste alusel kategooriad ning kategooriate alla koondati neid iseloomustavad koodid. Kodeerimise puhul rakendati samu kategooriaid ja koode, mida dokumendianalüüsi puhulgi. Kodeerimisjärgselt kasutati analüüsimiseks NVivo funktsioone, et selgitada välja ekspertide arvamuste kattumused ja erinevused. Analüüsis esitatakse tulemused uurimisküsimuste kaupa analüüsiva tekstina, illustreerides neid tsitaatidega ning seostades teoreetiliste seisukohtadega. Iga koodi alla on lisatud kolm tsitaati juhtmõtete näitlikustamiseks, millest üks on rahvusvaheliste suhete teadurilt, üks lennuohutuse spetsialistilt ning üks militaareksperdilt. Ekspertide tsitaadid on eristamise seisukohalt märgitud kaldkirjas. Kategooriate all esitatakse koodid enim esinevas järjestuses. Ekspertiintervjuude analüüsi eesmärk on võrrelda erinevate riikide rahvusvaheliste suhete teadurite, lennuohutuse spetsialistide ja militaarvaldkonna asjatundjate seisukohti ning võrrelda saadud vastuseid dokumendianalüüsi tulemuste ja teoreetiliste lähtekohtadega, mille tulemusel sünteesida ettepanekuid lennuohutuse suurendamiseks neutraalvete kohal. Intervjuude analüüsimiseks kodeeriti intervjuude vastused kolme kategooriasse, mis on kuvatud tabelis 7 ning milleks on **militaarlennutegevuse põhjused, riskid ning maandamismeetmed**.

Tabel 7. Ekspertintervjuude koodipuu (autori koostatud)

Uurimisküsimus 1	Uurimisküsimus 3	Uurimisküsimus 4
1. kategooria: VF õhujõudude lennutegevuse põhjused	3. kategooria: VF õhujõudude põhjustatud riskid	4. kategooria: riskide maandamismeetmed
Koodid: 1.1 Poliitiline tahe 1.2 Sõjalise jõu ja kohaloleku näitamine 1.3 Logistilised põhjused 1.4 NATO reaktsiooni ja süsteemide kontrollimine	Koodid: 3.1 Riskid tsiviillennuliiklusele 3.2 Risk erinevate militaarosapoolte vaheliseks konfliktiks 3.3 Riskid militaarlennuliiklusele	Koodid: 4.1 Koostöömeetmed 4.2 Regulatiivsed meetmed 4.3 Tehnilised meetmed 4.4 Kaitsemeetmed

Ekspertintervjuude analüüsiga soovitakse esmalt välja selgitada Vene õhujõudude lennutegevuse põhjused Balti regioonis rahvusvaheliste vete kohal. **Esimene kategooria, „VF õhujõudude lennutegevuse põhjused“**, koosneb koodidest, millega vastati esimesele uurimisküsimusele: mis on VF õhujõudude lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis? Esimese kategooria alla moodustus omakorda neli koodi: poliitiline tahe, sõjalise jõu ja kohaloleku näitamine, praktilised põhjused ning NATO reaktsiooni ja süsteemide kontrollimine. Järgnevalt analüüsitakse iga koodi eraldi, alustades kõige enam esinevast.

Intervjuude analüüsist selgus, et peamine põhjus, miks Vene õhujõudude militaarlennud on viie aasta lõikes olnud intensiivsed ning põhjustanud lennuohutusinsidende ja riskikäitumist, on Venemaa **poliitiline tahe (kood 1.1)**. Seda arvasid eksperdiintervjuude ühisosana nii enamik rahvusvaheliste suhete eksperte, militaareksperthe kui ka lennuohutuseksperthe. Venepoolse poliitilise tahte kujul on tegemist laiemas käsitlusega, mis tulenevalt poliitilistest ambitsioonidest ja geopoliitilisest olukorrast Balti regioonis seletab Vene relvajõudude aktiivset tegutsemist Läänemere regioonis nii õhujõudude kui ka mereväe puhul.

„Tegemist on poliitilise sõnumi saatmisega ameeriklastele ja NATO-le, et tekitada läbirääkimiste võimalus muudes päevakohastes küsimustes“ (Eesti RS, 2017).

„Venemaa vaatenurgast seisneb põhjus geopoliitilises olukorras ning uues relvajõudude doktriinis, mille kohaselt tuleb taastada mõjuvõim endistes Nõukogude Liidu riikides“ (Soome LO, 2017).

„Venemaa teab, et ta on välispoliitiliselt ja sõjaliselt nõrk ning seetõttu tahab VF saata ülejäänud maailmale poliitilist sõnumit, mille kohaselt on Venemaaga riskantne konflikti luua.

Kuna neil pole piisavalt sõjalist jõudu, kompenseerivad nad selle hirmu külvamisega NATO liikmesriikide seas ning üheks võimalikuks vahendiks seda teostada on laialdane provokatiivne lennutegevus Läänemere regioonis, aga ka mujal maailmas.“ (Vene RS, 2017)

Antud seisukohta toetab ka teoreetiline käsitlus, kuna VF riikliku julgeolekustrateegia kohaselt domineerib rahvusvahelistes suhetes jõud ning VF üks eesmärk on taastada „lähisvälismaal“ domineerimine. Kuna VF peab enda tugevusteks võimsat sõjalist jõudu ning julgust seda kasutada, saadetakse poliitiline sõnum kasvõi riskialti ja koostööst hoiduva õhujõudude tegevuse kaudu. (käesoleva töö lk 25 –27) Siinkohal on tegemist Venemaa regionaalse enesekehtestamisega.

Uurimusest selgus, et teine oluline aspekt, miks Vene õhujõud teostavad intensiivset lennutegevust Balti regioonis, on **sõjalise jõu ja kohaloleku näitamine (kood 1.2)**. Rahvusvaheliste suhete eksperdid leidsid, et kuna NATO on oma vägede kohalolekut regioonis suurendanud, on ka VF suurendanud relvajõudude aktiivsust Balti regioonis, seda näiteks militaarlendude kasvu kaudu. Huvitava tähelepanekuna leidis ka valdav osa lennuohutuseksperdist, et VF lennutegevuse näol on tegemist kohaloleku näitamisega regioonis, mitte lihtsalt praktilisest vajadusest aset leidvate lendudega. Militaareksperdiste sõnul soovib Venemaa edastada Balti riikidele jõunäitamise teel sõnumit, mille kohaselt VF ei hooli üldkehtivatest lennuohutuse normidest, mistõttu militaarlennutegevus toimub nii, nagu Vene pool seda õigeks peab.

„VF relvajõudude doktriinis on kirjas, et provokatiivne käitumine on üks jõu näitamise võimalikest viisidest ning Balti regioonis on seda viimastel aastatel jõudsalt ellu viidud“ (Soome RS, 2017).

„Koostööst hoiduva lennuliikluse põhjuseks saab välja tuua asjaolu, et Vene piloodid on väga hästi kursis kehtivate reeglitega, mille kohaselt pole nad rahvusvaheliste vete kohal lennates kohustatud mitte millekski. Seetõttu lendavad nad n-ö pimedalt.“ (Leedu LO, 2017).

„Põhjustena saab välja tuua Venemaa poliitilised arengud, sealhulgas enesekehtestamise, sõjalise võime kasvu ning nende üldise hoiaku, mille kohaselt tahavad nad regioonis domineerida – nii merel kui ka õhus“ (Eesti MIL1, 2017).

Eelnevaid seisukohti kinnitab ka töö teoreetiline käsitlus (käesoleva töö lk 27–29), mille kohaselt saab Vene õhujõudude provokatiivset riskikäitumist seletada asjaoluga, et Venemaa on ajalooliselt pidanud Läänemerd oma sisemereks ning ei suuda aktsepteerida NATO vägesid regioonis. NATO liikmesriikide vägede suurenemise asjakohasteks näideteks regioonis on Balti õhuturbemissiooni teostamine laiendatud ulatuses ning nelja maaväe lahingugrupi saatmine Balti riikidesse ja Poola (käesoleva töö lk 22–24). Seetõttu reageerib VF NATO kohalolekule enda relvajõudude aktiivsema tegevusega, et tasakaalustada jõudude kohalolekut regioonis.

Balti regioonis aset leidvate VF militaarlendude üks tagamaa on **logistiline põhjus (kood 1.3)**. Nii rahvusvaheliste suhete eksperdid, lennuohutuse spetsialistid kui ka militaareksperdid leidsid, et nimelt seisneb põhjus Kaliningradi oblastis, mis on ülejäänud Venemaast eraldatud. Seetõttu tuleb Kaliningradi varustada peale mere- ja maismaatranspordi ka õhuteede vahendusel. Kuna õhutransport on eelnimetatud kolmest transpordiliigist kõige kiirem ja mugavam, kasutab VF riiklikke õhusõidukeid regulaarselt nii isikkoosseisu kui ka kiireloomulise kauba transportimiseks.

„Esmalt saab välja tuua praktilise põhjuse. Venelased lendavad teekonnal Peterburi–Kaliningrad lihtsalt seetõttu, et neil on Kaliningradi vaja logistiliselt varustada“ (Läti RS, 2017).

„Osaliselt on Vene lendude põhjuseks vajadus toetada logistiliselt Kaliningradi“ (Läti LO, 2017).

„Kuna Kaliningradi oblast on n-ö emamaast eraldatud, seega tuleb tagada logistiline toetus mööda õhutransporti“ (Eesti MIL2, 2017).

Antud väidet toetab ka teoreetiline osa, mis toob välja Venemaa väljakutse Kaliningradi varustada, kuna Kaliningradi oblast on geograafiliselt ülejäänud Venemaast eraldatud (käesoleva töö lk 28).

Uuringust selgus, et mõni rahvusvaheliste suhete teadur ja militaarekspert leidis, et Vene õhujõudude lennutegevuse põhjuseks Balti regioonis on **NATO reaktsiooni ja süsteemide kontrollimine (kood 1.4)**. NATO reaktsiooni kontrollimise all saab käsitleda näiteks NATO õhuturbe tuvastuslendude protseduuride väljaselgitamist. Ehk teisisõnu on siinkohal Venemaa

eesmärk selgeks teha, millistele taktikalistele sündmustele NATO õhutorbe hävitajad reageerivad ja millistele mitte.

„Kui rääkida riigipiiride lähedal lendamisest, siis arvan, et tegemist on Balti riikide ja NATO reaktsiooni testimisega. Venemaa tahab näha, mis on reaktsioon Balti riikidelt ja NATO-lt, kui riikide õhupiire rikutakse. Nad tahavad kombata meie reaktsiooni.“ (Läti RS, 2017)

„Saab ära mainida ka NATO õhutorbe ja radarisüsteemide testimise – Venemaa tahab kaardistada meie võimekust reageerimaks erinevatele taktikalistele olukordadele“ (Eesti MIL2, 2017).

Sellist mõttekäiku toetab ka töö teooria, mille kohaselt on Vene õhujõudude tavapäraseks praktikaks kombata NATO reageerimise piire ning selgitada välja NATO taktikalise reageerimise alused ja võimekus (käesoleva töö lk 21–22).

Teist kategooriat, „VF õhujõudude lennutegevuse ulatus“, käsitleti ainult dokumendianalüüsi käigus. Järgmisena selgitas magistr töö autor välja koostööst hoiduva lennutegevuse põhjustatud riskid. **Kolmanda kategooriaga – „VF õhujõudude lennutegevusest põhjustatud riskid“** – vastati kolmandale uurimisküsimusele: milliseid riske põhjustab VF õhujõudude koostööst hoiduv lennutegevus lennuohutusele Balti regioonis? Kolmanda kategooria alla moodustus omakorda kolm koodi: riskid tsiviillennuliiklusele, riskid konflikti tekkeks erinevate militaariosapoolte vahel ning riskid militaarlennuliiklusele.

Selleks, et saada objektiivne hinnang **riskidest tsiviillennundusele (kood 3.1)**, lasti ekspertidel hinnata riske 5-palli skaalal, kus 1 = risk puudub täielikult ja 5 = risk on väga kõrge. Eksperdiintervjuude vastustest selgus, et enamiku rahvusvaheliste suhete ekspertide hinnangul põhjustavad Vene õhujõudude koostööst hoiduvad militaarlennud ülejäänud tsiviillennundusele keskmist riski. Nii militaarvaldkonna kui ka lennuohutuse eksperdid pidasid nimetatud riski suuremaks, hinnates riski tsiviillennundusele tasemega „kõrge“. Lennuohutuseksperdid tõid välja, et suurimat riski põhjustavad koostööst hoiduvad Vene militaarlennud, mis lendavad ilma transpondrita, mis omakorda tähendab, et lennujuhtimisüksused neid ei näe, aga sellegipoolest tuleb ülejäänud lennuliiklus transpondrita lendavast militaarlennust hajutada.

„See risk pole ülemäära suur, aga siiski on tegemist ohtliku ja riskantse tegevusega Vene õhujõudude poolt Läänemere kohal“ (Vene RS, 2017).

„Juhul kui Vene militaarlennud lendavad ilma transpondrite ja raadiosideühendusega lennuliiklusteenindusega, ei taga nad ohutust, mistõttu on risk kõrge“ (Leedu LO, 2017).

„Hetkel hindan riski kõrgeks, aga kui vaadata viimase aasta positiivset arengut, siis risk liigub keskmise taseme poole. Põhjus seisneb selles, et lennuohutuse küsimust neutraalvete kohal Läänemere piirkonnas on mitmete töögruppide raames mitu aastat arutatud ning kuna ka Venemaa on eelnimetatud kohtumistel osalenud, siis Venemaa on hakanud reegleid ja protseduure osaliselt jälgima.“ (Eesti MIL1, 2017)

Kokkuvõtlikult saab öelda, et enamik eksperte hindas riski tsiviillennuohutusele kõrge tasemega. Kui võrrelda intervjuude tulemusi dokumendianalüüsiga, siis nii ekspertide hinnangust kui ka dokumendianalüüsis selgus, et tegemist on kõrge riskitasemega (käesoleva töö lk 42). Dokumendianalüüs tõi välja, et lennuohutuse intsidendid militaar- ja tsiviillennukite vahel on tõsised ning koostööst hoiduv militaarlennuliiklus põhjustab tsiviillennuliiklusele kõrget riski.

Järgnevalt käsitletakse konflikti tekkimise riski NATO ja VF militaarõhusõidukite vahel. Kuna Balti regioonis neutraalvete kohal on mitme osapoolte (Balti õhuturbemissiooni, Soome, Rootsi, USA ja Venemaa) militaarlennutegevus küllaltki kontsentreeritud geograafiliselt piiratud alasse, esineb risk lennuohutusintsidentideks erinevate osapoolte vahel. See omakorda võib kaasa tuua erinevate osapoolte õhusõidukite vahelise kokkupõrke ja pingete tekke. Uurimusest selgus, et rahvusvaheliste suhete teadurid hindasid **riski konfliktiks NATO ja VF militaarõhusõidukite vahel (kood 3.2)** kõrge tasemega; lennuohutuse spetsialistid leidsid, et nimetatud risk on keskmine ning militaarvaldkonna asjatundjad pidasid riski madalaks.

„Risk Vene ja NATO õhusõidukite intsidendiks on kõrge. Kui intsident leiab aset, teab VF, et NATO reageerib sellele veelgi rohkemate lisajõudude toomisega Balti regiooni ning venelased seda kohe kindlasti ei soovi. VF ei soovi NATO-ga otsest sõjalist konflikti, mis kaasneks lennukite kokkupõrke puhul.“ (Vene RS, 2017).

„Tõenäosus on küllaltki madal. Põhjus on selles, et hetkel on meil rahuaeg, mitte kriis, seega on olukord küllaltki rahulik. Kummagi osapoole huvides pole eskaleerida konflikti ega kokkupõrget.“ (Soome LO, 2017)

„Ma arvan, et konflikti tekkimine just õhus on pigem ebatõenäoline. Siinkohal on põhjenduseks NATO-poolne konflikti ärahoidmine, mitte VF-poolne normaalne lennutegevus“ (Eesti MIL1, 2017).

Ründava realismi teooria kohaselt on riikidevahelised kokkupõrked ja relvakonfliktid inimloomuses ja tavapärased. Kuna VF on viimase kümne aasta jooksul üles näidanud sõjalist agressiooni nii Gruusias, Krimmis kui ka Ida-Ukrainas, tuleb Balti regioonis olla ettevaatlik VF kavatsuste osas. Teisalt käsitleb ründav realism ratsionaalset käitumist kalkuleeritud agressiooni võtmes, mille kohaselt kasutavad suurriigid sõjalist jõudu teiste riikide suhtes ainult siis, kui kasud kaaluvad üles riskid ja kahjud (käesoleva töö lk 25). Antud teesist lähtudes saab ekspertide hinnangut konflikti tekkeks tasemele „keskmine“ toetada teooriapõhise seletusega, mille kohaselt oleks Venemaal regionaalse konflikti korral rohkem kaotada kui võita.

Uurimusest selgus, et Vene õhujõudude lennutegevus põhjustab riske küll tsiviillennuliiklusele, aga **ohutusriskid militaarlennuliiklusele (kood 3.3)** puuduvad. Mõni rahvusvaheliste suhete ekspert leidis, et kuigi Vene militaarpiloodid võivad käituda NATO militaarlennukite suhtes provokatiivselt, ei riski Vene piloodid kokkupõrkeohuga. Lennuohutusspetsialistide arvates on NATO militaarlennukite pilootidel kasutada primaarradarite informatsioon, mis tagab neile võrreldes tsiviillennukite pilootidega parema situatsiooniteadlikkuse Vene militaarlendude kohta. Peamise seletava asjaoluna tõid militaarekspertid välja, et NATO, Soome ja Rootsi militaarlennukitele on kehtestatud kindlad ettevaatlikkust rõhutavad protseduurid, mille kohaselt Vene militaarlennukitega ümber tuleb käia. Samuti on oluliseks põhjuseks asjaolu, et NATO, Soome ja Rootsi militaarlennukitel on märkimisväärselt parem situatsiooniteadlikkus Vene militaarlennuliiklusest (sh ka koostööst hoiduvast militaarlennuliiklusest), mis maandab riske.

„Vene piloodid mängivad ohtlikke mängu NATO militaarlennukite suhtes. Vene piloodid teostavad riskikäitumist küll NATO lennukite suhtes, aga samas hoiduvad igasugusest

õnnetuste põhjustamisest. VF kardab, et kui juhtub lennuõnnetus Vene ja NATO vahel, on NATO reaktsioon juhtunule tõsine.“ (Vene RS, 2017)

„Kuna NATO liikmesriikidel on kasutada primaarradarite informatsioon, siis see tähendab ka head situatsiooniteadlikkust nii NATO sihitajatele kui ka pilootidele. Kui nüüd mõelda olukordadele, kus NATO lennukid tuvastavad Vene militaarlennukeid, siis neid olukordi on küllaltki hulgaliselt, mis tähendab, et ohutusrisk on, aga see on väike.“ (Eesti LO1, 2017)

„NATO poole osas (ka Soome ja Rootsi) on kõik militaarlendude protseduurid, mis sätestavad kuidas Vene õhujõudude lendudega käituda, väga täpselt ära reglementeeritud. Seal ei ole eksimise ega tõlgendamise ruumi. NATO omad hoiavad tagasi, et mitte provotseerida VF osapoolt. Vene pool võib küll agressiivne olla, aga NATO lennukid maandavad igasuguse konflikti tekkimise riski.“ (Eesti MIL1, 2017)

Magistritöö teoreetiline osa toob välja, et Vene õhujõudude riskikäitumine NATO õhusõidukitega on potentsiaalne allikas konflikti tahtlikuks või tahtmatuks eskaleerimiseks ning pingete tekitamiseks VF ja NATO vahel (käesoleva töö lk 21–22). Ekspertintervjuudest selgus, et isegi kui on olemas VF õhujõudude poolne tahe põhjustada ohutusriske regioonis lendavate NATO militaarlennukite suhtes, maandatakse nimetatud riskid NATO pilootide poolt, kes järgivad kindlaid protseduure ning on pigem ettevaatlikud vene pilootide kavatsuste suhtes.

Neljanda kategooriaga – „riskide maandamise meetmed“ – vastati neljandale uurimisküsimusele: kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis? Neljanda kategooria alla moodustus omakorda neli koodi: koostöömeetmed, regulatiivsed meetmed, tehnilised meetmed ning kaitsemeetmed.

Ekspertiintervjuudes toodi enim välja **koostööd (kood 4.1)** kui vahendit, mille abil vähendada ja maandada Balti regioonis neutraalvete kohal toimuvast Vene militaarlennutegevusest tulenevaid riske. Siinkohal mõeldakse erinevaid koostöövorme. Uuringu tulemusest selgus, et kõige olulisem on koostöö rahvusvaheliste organisatsioonide tasemel, kus VF on üheks liikmesriigiks. Kõige enam toodi välja, et antud murekohta saab rahvusvahelistest organisatsioonidest kõige tõhusamalt lahendada ICAO, kuna see hõlmab lahendamist vajava probleemi kõiki osapooli ning ICAO välja antud lennureeglid kehtivad rahvusvaheliselt kõigile

191 liikmesriigile võrdselt. Seda leidis nii enamik rahvusvaheliste suhete eksperte, lennuohutuseksperthe kui ka militaareksperthe. Samuti on oluline asjaolu, et ICAO Chicago konventsioon reguleerib neutraalvete kohal lendamist, mistõttu on ICAO paslik organisatsioon lahendamaks Vene militaarlendude küsimust Balti regioonis neutraalvete kohal. Kõikide valdkondade spetsialistid tõid välja, et vajalik on ka NATO ja EASA kaasamine probleemilahendamise protsessi.

„ICAO on ainuõige organisatsioon antud teemaga tegelemiseks, sest VF on sealne liige. Kuna VF ei ole EASA ega EUROCONTROL-i liige, siis nimetatud organisatsioonid ei saa mõlemapoolselt antud probleemkohta lahendada.“ (Eesti RS, 2017)

„Peamine roll on militaarlendude küsimuse lahendamisel ICAO-l, EUROCONTROL-il, NATO-l ja EASA-l. Kuigi ICAO ei saa reguleerida militaarlendude küsimusi, saab ICAO anda juhiseid olukorra parandamiseks.“ (Soome LO, 2017)

„ICAO peaks tegelema militaarlendude teemaga, kuna ICAO saab luua universaalseid ja kõigile riikidele kehtivaid kokkuleppeid. Teiste organisatsioonide puhul ei ole Venemaa nende liige, seega kõikehõlmavalt need murekohta lahendada ei saaks. ICAO poolt tuleks luua lisaregulatsioonid riiklikele lendudele avamere kohal ning seda tuleks teha ülemaailmselt.“ (Eesti MIL1, 2017)

Seda vaatenurka toetab ka magistritöö teooria, kuna ICAO otsustas 2014. aastal luua töögrupi Baltic Sea Project Team, mille peamiseks ülesandeks sai Vene militaarlennukite põhjustatud lennuohutusidentide küsimuse lahendamine Läänemere regioonis (käesoleva töö lk 19). Nimetatud grupi töö tulemusena avaldati informatiivne publikatsioon tsiviillennunduse osapooltele, mille eesmärk oli teavitada eelkõige tsiviilpiloote ja lennujuhte militaarlendudele kehtivatest reeglitest ning nendega kaasnevatest ohtudest.

Uuringu tulemusena selgus, et peamiseks nõrgaks lülits peetakse neutraalvete kohal toimuva militaarlennunduse puhul aegunud **regulatiivseid meetmeid (kood 4.2)**, sh konventsioone, mis reguleerivad lennundust neutraalvete kohal. Seda arvasid nii lennuohutuse asjatundjad kui ka militaareksperdid. Neutraalvete kohal olevas õhuruumis järgitakse 1944. aasta Chicago konventsiooni koos lisadega ja ÜRO 1982. aasta mereõiguse konventsiooni. Lennundus on aga vahepeal märkimisväärselt edasi arenenud, mistõttu eelnevalt nimetatud

konventsioonid ei ole tänapäeval enam ajakohased ega täida lennuohutuse vaatenurgast oma eesmärki.

„ÜRO ja ICAO Chicago konventsioonid on väga üldsõnalised ning nende osas on suur tõlgendamise ruum. Iga riik tõlgendab regulatsioone erinevalt enda huvidest lähtuvalt. Küsimus on ka selles, et mis õhuruumi klass neutraalvete kohal kehtib. Seal on tõlgendamise osas piirid täiesti vabaks jäetud. Ma arvan, et need vajavad täiendamist, aga nende täiendamine on keeruline.“ (Eesti LO1, 2017)

„Arvan, et hetkel kehtivad konventsioonid on lennuohutuse tagamise osas ebapiisavad. Kui nüüd natukene seda vastust laiendada, siis need konventsioonid on oma olemuselt jäänud ajale jalgu. Sellel hetkel, kui need dokumendid loodi, oli lennuliikluse koormus tunduvalt madalam, lennukeid lendas ka vähem, õhusõidukid lendasid aeglasemalt ning peamiselt lennati visuaallennureeglite järgi. Kogu muu lennundus on vahepeal edasi arenenud, siis neutraalvete kohal kehtivad regulatsioonid on samaks jäänud.“ (Eesti LO2, 2017)

Kõikide valdkondade eksperdid rõhutasid, et lisaks koostöömeetmetele saab Vene militaarlendude küsimust lahendada ka rakendades **tehnilisi meetmeid (kood 4.3)**. Nimetatud meetmed jagunevad omakorda kaheks. VF poole pealt on parimaks tehniliseks lahendusmeetmeks rahvusvahelises lennunduses tunnustatud transpondrite kasutamine militaarlendude puhul, kuna transpondrite kasutamine võimaldab lennujuhtidel nimetatud lende tuvastada ning ülejäänud tsiviillennuliiklust militaarlendudest nõuetekohaselt hajutada, et tagatud oleks elementaarne lennuohutus. Kui Vene osapool transpondreid kõikide militaarlendude korral ei kasuta, on teiseks lahenduseks see, et teiste Balti regiooni riikide lennuliiklusteenindused kasutavad primaarradarit, kuna see võimaldab identifitseerida muuhulgas ka koostööst hoiduvaid Vene militaarõhusõidukeid.

„Kui rääkida transpondritest, siis Vene pool on väitnud, et nad kasutavad küll sisselülitatud transpondreid, aga paraku neil on teised standardid, mis ei ühildu lääne riikide süsteemidega“ (Soome RS, 2017).

„Me kasutame primaarradarit, seega me oleme teadlikud Vene militaarlennuliiklusest, isegi ka koostööst hoiduvatest lendudest. Seni kuni osad Vene sõjalennukid ei kasuta transpondreid, on primaarradari kasutamine riskide maandamise alus. Kuigi primaarradari kasutuselevõtt ei ole

lennujuhtimisüksuse poole pealt kuluefektiivne, tuleks lennuohutuse mõttes siiski primaarradar soetada.“ (Soome LO, 2017).

„Kõige elementaarsem lennuohutusriskide maandamise viis on vene militaarlennukite poolne transpondrite kasutamine“ (Leedu MIL, 2017).

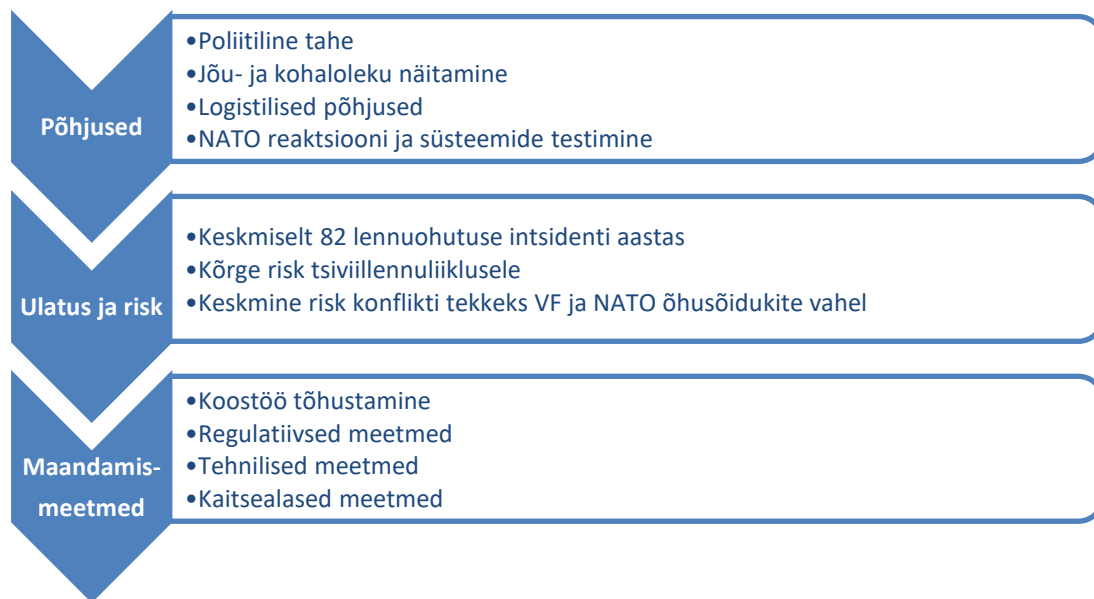
Transpondrite kasutamise nõuet toetab ka teoreetiline käsitlus, mille kohaselt peab ICAO poolt kehtestatud Chicago konventsiooni järgi õhusõidukil kontrollitavas õhuruumis lendamise ajal olema töörežiimis sisse lülitatud transponder (käesoleva töö lk 30). Nimetatud nõue tagab turvalise lennuliikluse kulgemise, kuna see annab sekundaarradarile pidevat teavet õhusõiduki asukohast ja kõrgusest.

Ekspertintervjuudest selgus, et **kaitsemeetmeid (kood 4.4)** ei peeta probleemi lahendamise seisukohalt tõhusaks ega asjakohaseks. Siiski tõid üksikud eksperdid välja mõned kaitsealased meetmed. Näiteks on üheks meetmeks õhuturbemissiooni kasutamine koostööst hoiduvate Vene militaarlendude tuvastamiseks ning nende eskortimiseks. Teiseks meetmeks on suurema rõhu panemine sõjalisele heidutusele.

„Tuleb täita õhukaitse võimelünk (mere- ja õhukaitse on Balti riikides puudulikud). Tuleb panna rohkem rõhku sõjalisele heidutusele.“ (Eesti RS, 2017)

„Koostööst hoiduvate Vene militaarõhusõidukite korral tuleb jätkata nende tuvastamisi, kasutades selleks NATO õhuturbemissiooni lennukeid.“ (Leedu MIL, 2017)

Nimetatud seisukohti toetab ka dokumendianalüüs, mille järgi on koostööst hoiduvate militaarlendude korral üheks lennuohutuse tagamise võimaluseks kasutada nimetatud lendude tuvastamist ja eskortimist selleks, et koostööst hoiduvad militaarlennud oleks lennujuhtidele nähtavad (käesoleva töö lk 43).



Joonis 5. Uuringu kokkuvõtlikud tulemused (autori koostatud)

Ekspertintervjuude eesmärgiks oli leida vastus esimesele, kolmandale ja neljandale uurimisküsimusele. Kokkuvõtlikud tulemused on esitatud joonisel 5 ning ekspertintervjuude käigus tehtud järeldused tuuakse välja järgnevas alapeatükis.

2.4 Järeldused ja ettepanekud

Magistritöö teoreetilises osas analüüsiti Venemaa välis- ja julgeolekupoliitilist käitumist Balti regioonis ründava realismi teooria kaudu, millele tuginedes, leiti põhjused VF õhujõudude riskikäitumisele neutraalvete kohal. Magistritöö empiirilises osas analüüsiti dokumente ning poolstruktureeritud ekspertintervjuusid, et selgitada välja VF õhujõudude koostööst hoiduva lennutegevuse põhjused ja ulatus, sellest tulenevad riskid lennuohutusele ning vastavad maandamis-meetmed. Magistritöö analüüsiva-sünteesiva teoreetilise käsitluse, dokumendianalüüsi ning ekspertintervjuude analüüsiga leiti vastused töös püstitatud neljale uurimisküsimusele.

Esimesele uurimisküsimusele – mis on VF õhujõudude lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis lähtuvalt ründava realismi teooriast – leiti vastus teoreetilise analüüsi ning ekspertintervjuude tulemusena. Vaadeldes uurimisküsimust ründava realismi spektrist, saab välja tuua kolm peamist põhjust, miks Venemaa õhujõudude lennutegevus Balti regioonis on intensiivne, koostööst hoiduv ja riskantne. Peamise põhjusena saab nimetada **VF**

välispoliitilised ambitsioonid, mille kohaselt on sõjalise jõu kasutamine või sellega ähvardamine osa välispoliitikast ning VF üheks eesmärgiks on diplomaatilise ja sõjalise mõjuvõimu taastamine endistes „lähisvälismaa“ riikides (käesoleva töö lk 19–20). Magistritöö keskse probleemi võtmes pole küll tegemist sõjalise jõu kasutamisega, aga sellegipoolest selgus, et VF kasutab oma õhujõudude vahendeid, et teostada provokatiivseid ning ohutusnõudeid eiravaid õhuoperatsioone. Siinkohal saab järeldada, et Vene õhujõudude riskikäitumine Balti regioonis ei ole puhtalt Vene õhujõudude poolne initsiatiiv, vaid selle taga on poliitiline tahe ja suunis.

Teine põhjus on viimastel aastatel järjest kasvav **NATO vägede kohaloleku suurenemine Balti regioonis** ning seda nii õhu-, mere- kui ka maaväes. Sellest tulenevalt saab järeldada, et Venemaa tunnetab jõupositsiooni vähenemist regionaalsel tasandil ning ühe väljundina reageerib olukorrale üha suureneva militaarlennutegevusega Balti regioonis ning samuti suuremahuliste militaarõppustega, nagu Zapad 2013 ja 2017. Tegemist on julgeolekudilemmaga, mida on käsitletud magistritöö lehekülgedel 15–16. Kolmandaks aspektiks on **ajalooline põhjus**: Venemaa on ajalooliselt pidanud Läänemerd oma sisemereks ning on harjunud Läänemere mere- ja õhuteid kasutama lähtuvalt enda relvajõudude vajadustest ning enda äranägemise järgi, arvestamata teiste osapooltega (käesoleva töö lk 25). Siinkohal saab järeldada, et Vene lendude toimumine Läänemerele neutraalvete kohal pole suures pildis mitte midagi uut, vaid nimetatud õhuoperatsioonid on toimunud aastakümneid.

Vastates esimesele uurimisküsimusele ekspertintervjuude analüüsi tulemuste kaudu, selgus neli põhjust, miks Vene õhujõudude militaarlennud on viie aasta lõikes muutunud intensiivsemaks ning esineb järjest rohkem Vene militaarlennude põhjustatud lennuohutuse intsidente ja riskikäitumist. Ekspertintervjuudest selgus, et peamine põhjus, miks magistritöö keskne probleem eksisteerib, on **poliitiline tahe**. Koostööst hoiduvaid ja lennuohutust mitte tagavaid Vene militaarlende saab vaadelda kui vahendit, mille kaudu antakse lääneriikidele mõista, et VF domineerib Balti regioonis ning on vaba oma relvajõudude tegevuses neutraalvete kohal, kuna rahvusvahelised konventsioonid seda teha lubavad. Uurimusest saab järeldada, et tegemist ei ole Vene õhujõudude pilootide isetegevusega, vaid koostööst hoiduva lennutegevuse ja provokatiivse jõunäitamise puhul on tegemist õhuoperatsioonidega, milleks korraldus antakse kõrgemalt õhujõudude käsuaheelast.

Teine oluline aspekt Vene õhujõudude intensiivseks lennutegevuseks Balti regioonis on **sõjalise jõu ja kohaloleku näitamine**. Seda põhjust saab võtta kui vastureaktsiooni NATO liikmesriikide maa,- mere- ja õhuvägede üksuste baseerumisele Balti riikides ja Poolas. Samuti saab siinkohal järeldada, et Venemaa eesmärk on regioonis domineerimine ning enesekehtestamine. Nimetatud aspekti kinnitavad ka teoreetilise osa järeldused (käesoleva töö lk 57–58). Kolmandana tuleb nimetada praktiline aspekt, milleks on **logistiline põhjus**. Nimelt seisneb põhjus Kaliningradi oblastis, mis on ülejäänud Venemaast eraldatud. Seetõttu tuleb Kaliningradi varustada peale mere- ja maismaatranspordi ka õhuteede vahendusel. Sellest saab järeldada, et taktikalised ja strateegilised transportlennud Venemaa ja Kaliningradi vahel on paratamatus, mis tuleneb logistilisest vajadusest. Viimaseks põhjuseks on **NATO reaktsiooni ja süsteemide kontrollimine**. Selle all peetakse silmas NATO seiresüsteemide proovile panemist ning signaalluure teostamist, aga ka NATO õhuturbemissiooni võimekuse ja standardprotseduuride väljaselgitamist. Viimastest punktist saab järeldada, et osaliselt toimuvad Vene õhujõudude õhuoperatsioonid sihipäraselt, et kontrollida NATO õhuturbe protseduure ja võimekust.

Teisele uurimisküsimusele – millisel määral esineb VF õhujõudude koostööst hoiduvat lennutegevust Balti regioonis neutraalvete kohal? – leiti vastus dokumendianalüüsiga. Dokumente analüüsides selgus, et VF õhujõudude militaarlennutegevuse aktiivsus Balti regioonis tõusis märkimisväärselt 2014. aastal. Samal aastal alustasid nii siseriiklikud kui ka välismaised meediakanalid nimetatud probleemi aktiivselt kajastama, tõstes teema avalikkuse huviorbiiti. Vene õhujõudude lendude arvu ja nende põhjustatud lennuohutusintsidentide suurenemise tõttu esitas Euroopa Parlamendi liige Urmas Paet 2015. aasta oktoobris Euroopa Parlamendis kirjaliku deklaratsiooni lennuohutuse ja sõjalennukite ohtlike lendude kohta, eesmärgiga antud probleemile tähelepanu juhtida. Tulenevalt koostööst hoiduvate militaarlendude arvu tõusust andis Euroopa Komisjon EASA-le mandaadi uurida probleemi olemust ning esitada kokkuvõtlik raport ja soovitused lennuohutusriskide maandamiseks. EASA tehtud lennuohutusjuurdluse tulemusena selgus, et militaarlennundusest põhjustatud risk tsiviillennuohutusele Balti regioonis on kõrge ning kasutusele tuleb võtta meetmed riski maandamiseks aktsepteeritavale tasemele. Lisaks EASA juurdlusele arutati Balti regiooni lennuohutuse küsimust ka ICAO töögrupis Baltic Sea Project Team. Dokumendianalüüsist selgus, et Vene militaarlendude küsimus Balti regioonis muutus akuutseks alates 2014. aastast ning sellest ajast saati hakati Vene lendude põhjustatud probleemile aktiivselt lahendusmeetmeid otsima.

Analüüsidest Eesti, Läti, Leedu ja Soome lennuametite publitseeritud statistikat, selgus, et kõige ülevaatlikumad ja järjepidevamad andmed pärinevad Eesti Lennuameti korraldest ohutuskokkuvõtetest, kus ühe osana kajastatakse VF militaarlendude põhjustatud lennuohutusinsidende. Järgnevalt tuuakse välja nimetatud intsidentide arvud aastate lõikes, tuginedes lennuameti ohutuskokkuvõtetele. 2012. aastal toimus Läänemeres neutraalvete kohal 70, 2013. aastal 97, 2014. aastal 100, 2015. aastal 81 ning 2016. aastal 62 koostööst hoiduvat VF õhujõudude lendu. Siinkohal on oluline mainida, et dokumendianalüüsi valimis olnud Soome, Läti ja Leedu publikatsioonid Vene militaarlendude põhjustatud ohutusinsidentide statistikat välja ei toonud. Sellest saab järeldada, et Vene õhujõudude riskikäitumise näol on tegemist poliitiliselt tundliku teemaga, mistõttu ei peeta avaliku statistika publitseerimist mõistlikuks.

Kolmandale uurimisküsimusele – milliseid riske põhjustab VF õhujõudude koostööst hoiduv lennutegevus lennuohutusele Balti regioonis? – leiti vastused dokumendianalüüsi ja eksperdiintervjuude tulemusena. Dokumendianalüüsist selgus, et koostööst hoiduvad **Vene militaarlennukid põhjustavad tsiviillennuliiklusele kõrge riskitaseme**, kuna koostööst hoiduvate militaarlennukite korral on **problemaatiline hajutusmiinimumide tagamine**. Siinkohal saab järeldada, et peamiseks probleemkohaks on lennujuhtide ja tsiviilpilotide **ebapiisav situatsiooniteadlikkus** koostööst hoiduvatest Vene militaarlendudest Balti regioonis, mille tulemusena on lennujuhtidel tavapärasest keerulisem tagada hajutatud militaar- ja tsiviillennukite vahel. Eksperdiintervjuude analüüsist selgus, et koostööst hoiduv **Vene militaarlennuliiklus põhjustab tsiviillennuliiklusele kõrge riskitaseme** ning seda peamiselt seetõttu, et koostööst hoiduvad Vene õhujõudude lennud ei taga lennuohutust teiste õhusõidukite suhtes. Magistr töö autori arvates on koostööst hoiduvate Vene militaarlennukite piloodid teadlikud asjaolust, et kui nemad ei taga ohutust, siis teevad seda lennujuhtimisüksused ehk teisisõnu jätavad Vene õhujõudude piloodid lennuohutuse tagamise lennujuhtimisüksuste kanda.

Ekspertide arvates Vene militaarlennuliiklus teiste riikide militaarõhusõidukitele märkimisväärset riski ei põhjusta ning seda seetõttu, et näiteks NATO, Soome ja Rootsi õhuturbelekkitel on hea situatsiooniteadlikkus Vene militaarlennukite kohta ning samuti on neil erinevalt tsiviilpilotidest vastav ettevalmistus ja paika pandud protseduurid, millest juhinduda koostööst hoiduvate Vene militaarlendude korral. Olenemata sellest, et ekspertide

hinnangul ei põhjusta Vene koostööst hoiduv militaarlennuliiklus teiste riikide militaarõhusõidukitele märkimisväärset riski, ei tähenda, et risk on täiesti olematu. Lisaks selgus uurimusest, et **risk konfliktiks NATO ja VF militaarõhusõidukite vahel on keskmisel tasemel**. Kuna Balti regioonis on neutraalvete kohal mitme osapoolle (Balti õhutorpe, Soome, Rootsi, USA ja Venemaa) militaarlennutegevus küllaltki kontsentreeritud ühte kohta, esineb risk lennuohutusinsidentideks erinevate osapoolte vahel. See omakorda võib kaasa tuua kokkupõrke ja pingete eskaleerumise.

Neljandale uurimisküsimusele – kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis? – leiti vastused dokumendianalüüsi ja eksperdiintervjuude tulemusena. Dokumendianalüüsist selgus, et parimad riskide maandamise meetmed on tsiviil- ja militaarosapoolte vaheliste koostöölepingute ja -protseduuride sõlmimine ning osapooltevahelise teabevahetuse suurendamine. Eksperdiintervjuude analüüsis toodi välja neli võimalikku meetet riskide maandamiseks: koostöömeetmed, regulatiivsed meetmed, tehnilised meetmed ning kaitsemeetmed.

Eksperdiintervjuudest selgus, et **koostöö tõhustamine** on peamine meede, mille abil vähendada ja maandada Vene militaarlennutegevusest tulenevaid riske. Koostöö puhul toodi välja riikidevaheline ja rahvusvaheliste organisatsioonide sisene koostöö probleemi lahendamiseks ning tsiviil-militaarkoostöö ja koordineerimine. Uuringu tulemusest selgus, et kõige olulisem on koostöö rahvusvaheliste organisatsioonide, näiteks ICAO tasemel, kus VF on üheks liikmesriigiks. Lisaks ilmnes, et lennuohutust neutraalvete kohal saaks tõhusalt suurendada **ajakohastades rahvusvahelisi konventsioone**, mis reguleerivad lennundust rahvusvaheliste vete kohal. Neutraalvete kohal olevas õhuruumis järgitakse 1944. aasta Chicago konventsiooni koos lisadega ja ÜRO 1982. aasta mereõiguse konventsiooni. Lennundus on aga vahepeal märkimisväärselt edasi arenenud, mistõttu mainitud konventsioonid ei ole tänapäeval enam asjakohased ega täida lennuohutuse vaatenurgast oma eesmärki.

Kolmandad meetmed, mida rakendades on võimalik maandada koostööst hoiduvate Vene militaarlendudest tulenevaid lennuohutusriske, on **tehnilised meetmed**. Need jagunevad omakorda kaheks. VF poolt oleks parim tehniline lahendus **transpondrite kasutamine militaarlendude puhul**, kuna transpondrite kasutamine võimaldab lennujuhtidel nimetatud lende tuvastada ning ülejäänud tsiviillennuliiklust militaarlendudest nõuetekohaselt hajutada, et tagatud oleks elementaarne lennuohutus. Kui Vene osapool transpondreid kõikide

militaarlendude korral ei kasuta, oleks teine lahendus, et **teised lennuliiklusteenindused kasutaksid primaarradarit**, kuna see võimaldab identifitseerida muuhulgas ka koostööst hoiduvaid Vene militaarõhusõidukeid. Kaitsemeetmetena toodi välja **õhuturbeennukite kasutamise koostööst hoiduvate VF militaarõhusõidukite tuvastamiseks** ja vajadusel eskortimiseks.

Tuginedes magistritöö teoreetilisele käsitlusele, uuringule ja järeldustele, esitab magistritöö autor oma **ettepanekud** pingete maandamiseks ning lennuohutuse suurendamiseks Balti regioonis neutraalvete kohal. Ettepanekud jagunevad nelja kategooriasse: koostööettepanekud, regulatiivsed ettepanekud, tehnilised ettepanekud ning kaitsettepanekud.

Ettepanek 1. Magistritöö uurimusest selgus, et aasta lõikes toimub Balti regioonis rahvusvaheliste vete kohal u 82 ohutusinsidendi, mille põhjustavad Vene õhujõudude koostööst hoiduvad militaarlennud (käesoleva töö lk 40). Kuna tegemist on rahuaegse olukorraga, mis oma olemuselt ei nõua militaarõhusõidukitelt marsruutlendude korral täielikku koostööst hoiduvat lennutegevust, teeb magistritöö autor ettepaneku **VF õhujõududel tagada lennuohutus ülejäänud lennuliikluse suhtes, kasutades transpondreid, esitades lennuplaane, olles kahepoolses raadiosides lennujuhtimisüksustega või mõnel muul aktsepteeritaval viisil.**

Ettepanek 2. Magistritöös jõuti järeldusele, et suurimaks ohutusprobleemiks rahvusvaheliste vete kohal on sisse lülitamata transpondriga toimuvad Vene militaarlennud, kuna lennujuhtimisüksused ei näe transpondrita lende oma lennujuhtimissüsteemis (käesoleva töö lk 43 ja lk 55). Töös käsitletud riikidest on nii Eesti, Soome, Läti kui ka Leedu õhuvägedes kasutuses primaarradarid, mis tuvastavad ka transpondrita lendavaid õhusõidukeid, aga paraku puudub primaarradari teabe jagamine hetkel Soomes ja Eestis (Läti ja Leedu kohta puudub magistritöö autoril ülevaade). Eelnevast lähtuvalt tuleb **Balti regiooni riikidel tõhustada tsiviil- ja militaarüksuste vahelist koostööd, mis seisneb primaarradari informatsiooni jagamises militaarosapooltelt tsiviillennujuhtimise üksustele**, eesmärgiga suurendada lennujuhtimisüksuste situatsiooniteadlikkust koostööst hoiduvate Vene militaarlennukite kohta, mis omakorda tähendab paremat lennuohutust.

Ettepanek 3. Üldine tendents on, et lennujuhtimisüksused kasutavad lennujuhtimisteenuse osutamiseks sekundaarradareid, mis on täiesti optimaalne lahendus standardolukordades, kui

õhusõidukid kasutavad oma asukoha ja kõrguse edastamiseks sekundaarradari transpondreid. Koostööst hoiduvad militaarõhusõidukid, mis transpondreid ei kasuta, jäävad lennujuhtimisüksustele märkamatuks. Juhul kui tsiviil-militaarkoostöö primaarradari infovahetus ei õnnestu, **tuleb tsiviillennuliiklusteenindustel võtta kasutusele primaarradari võimekus**, et suurendada situatsioonteadlikkust koostööst hoiduvate Vene militaarlendude korral ning maandada viimastest tulenevaid riske.

Ettepanek 4. Töö teoreetilises osas selgus, et kuna 2014. aastal kasvas Vene militaarlennukite põhjustatud lennuohutusinsidentide arv Läänemere regioonis hüppeliselt, loodi ICAO töögrupp Baltic Sea Project Team, mille peaülesandeks sai nimetatud probleemile lahenduse leidmine (lk 18–19). Nimetatud töögrupp kohtus 2015. aastal kolm korda. Kuna kohtumiste käigus tõhusat lahendust koostööst hoiduvate militaarlendude küsimuses ei leitud, alustati uue tehnilise taseme töögrupi kohtumistega 2017. aastal, millega jätkub probleemipõhine arutelu, aga lõpptulemuseni pole veel jõutud. Uues töögrupis käsitletakse küll militaarlennukitega seotud insidende Balti regioonis, aga liigse diplomaatia tõttu ei tooda riigiti välja peamisi riskikäitujaid ehk teisisõnu ei nähta ametlikult probleemi põhjustajana VF riiklike õhusõidukeid. Tulenevalt eelkirjeldatust **tuleb Balti regiooni riikidel jätkata koostööst hoiduvate militaarlennukite probleemkoha lahendamist Balti regiooni töögrupis, käsitledes probleemi põhjustajana Vene õhujõudude militaarõhusõidukeid.**

Ettepanek 5. Magistritöös jõuti järeldusele, et neutraalvete kohal olevas õhuruumis järgitakse militaarõhusõidukite lendude puhul 1944. aasta ICAO konventsiooni, mis tänapäeval ei ole enam lennuohutuse vaatenurgast ajakohane ning ei taga Balti regioonis täielikku lennuohutust (käesoleva töö lk 54–55). Seetõttu **tuleb ICAO-I ajakohastada rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artiklit 3 neutraalvetel riiklikele õhusõidukitele kehtivate lennureeglite kohta.**

Ettepanek 6. Viimase maandamismeetmena saab välja tuua **NATO õhuturbelennukite jätkuvat rakendamist koostööst hoiduvate VF militaarõhusõidukite tuvastamiseks ning nende eskortimiseks neutraalvete kohal.** Antud ettepaneku eesmärk on sõnumi saatmine VF õhujõududele, mille kohaselt reageerivad NATO õhuturbehävitajad tuvastuslennumissiooniga koostööst hoiduvate Vene militaarlendude tegevusele. Tegemist on NATO vastureaktsiooniga Vene koostööst hoiduvatele lendudele. Lisaks suurendavad nimetatud tuvastuslennud kaudselt lennuohutust.

KOKKUVÕTE

Magistritöö otsis vastust **uurimisprobleemile**, kuidas tagada lennuohutus Balti regioonis neutraalvete kohal, kus Venemaa Föderatsiooni militaarlennukite riskikäitumine on ohuks tsiviil- ja militaarlennuliiklusele. Magistritöö **aktuaalsus** tuleneb viimaste aastate VF õhujõudude intensiivistunud lennutegevusest ning suurenenud lennuohutusintsidentide arvust Balti regioonis neutraalvete kohal. Magistritöö **uudsus** ja **originaalsus** seisneb originaalses lähenemises, mis käsitleb Vene õhujõudude riskikäitumist lähtuvalt ründavast realismist, kombineerides seda lennuohutuse seisukohtadega.

Magistritöö **eesmärk** oli välja selgitada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevad riskid ja nende põhjused Balti regioonis ning teha ettepanekuid lennuohutuse suurendamiseks. Magistritöö eesmärgi saavutamiseks püstitati neli **uurimisülesannet**: analüüsida Vene õhujõudude riskikäitumist Balti regioonis ründava realismi teooria kaudu; kaardistada Vene õhujõudude koostööst hoiduva lennutegevuse marsruudid ja sagedus Balti regioonis; selgitada välja empiirilise uuringu abil Vene õhujõudude koostööst hoiduvast lennutegevusest põhjustatud riskid lennuohutusele; sünteesida teoreetiliste lähtekohtade ja empiirilise uuringu tulemusi ning töötada välja ettepanekud riskide maandamiseks ja lennuohutuse suurendamiseks Balti regioonis. Magistritöös püstitatud eesmärk saavutati, uurimisülesanded täideti ning uurimisprobleemile ja -küsimustele leiti vastused.

Magistritöö koosneb kahest peatükist. **Esimeses peatükis** käsitleti ründavat realismi kui rahvusvaheliste suhete teooriat, mille kaudu analüüsiti VF kui toimija välis- ja julgeolekupoliitilist käitumist ning leiti põhjused VF õhujõudude provokatsioonidele ja riskikäitumisele Balti regioonis. **Töö teises peatükis** leiti vastused neljale uurimisküsimusele ning täideti uurimisülesanded. Uurimisstrateegiana kasutati juhtumiuuringut ning andmekogumise meetoditeks olid dokumendianalüüs ja poolstruktureeritud eksperdiintervjuud. Dokumendianalüüsi valimisse kuulus 20 lennuohutusala dokumenti ning ekspertintervjuude eesmärgistatud valimisse kuulus kokku 12 intervjuueeritavat viiest erinevast riigist, milleks olid Eesti, Soome, Läti, Leedu ja Venemaa ning kolmest erinevast valdkonnast, milleks olid rahvusvahelised suhted, lennuohutus ning militaarvaldkond. Dokumendianalüüs ja ekspertintervjuude analüüs toimus kvalitatiivse sisuanalüüsi meetodil, kasutades andmeanalüüsi tarkvara NVivo Pro 11.

Magistritöö **esimene uurimisülesanne** oli analüüsida Vene õhujõudude riskikäitumist Balti regioonis ründava realismi teooria abil. Teoreetiliste käsitluste analüüs ja süntees tõi välja, et ründav realism on sobilik teoreetiline raamistik kirjeldamiseks VF välispoliitilist käitumist Balti regioonis. Viimase kümne aasta kogemus on näidanud, et VF praktiseerib konfliktset ja riskialdist välispoliitikat ning on valmis kasutama sõjalist jõudu oma poliitiliste eesmärkide saavutamiseks. Konfliktse käitumise alla kuulub ka Vene õhujõudude riskikäitumine Balti regioonis, mille eesmärk on peamiselt enesekehtestamine regioonis ning oma kohaloleku näitamine. Paraku on eelnimetatud riskikäitumine aga ohuks tsiviil- ja militaarlennuliiklusele, mistõttu on tarvis leida uudseid lahendusi, mille abil tagada lennuohutus ja maandada pingete eskaleerumise ohte NATO ja VF vahel.

Teine uurimisülesanne oli kaardistada VF õhujõudude koostööst hoiduva lennutegevuse marsruudid ja sagedus Balti regioonis. Dokumendianalüüsist selgus, et VF militaarlennukite tavapärased lennumarsruudid Balti regioonis kulgevad suunal Peterburi-Kaliningrad ja Kaliningrad-Peterburi. Sealjuures lennatakse rahvusvaheliste vete kohal, läbides Peterburi, Tallinna, Riia ja Vilniuse FIR-e. Samuti selgus, et viimase viie aasta jooksul on aastas toimunud keskmiselt 82 lennuohutusinsidenti VF militaarlennuliikluse ja tsiviillennuliikluse vahel.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli selgitada välja empiirilise uuringu abil VF õhujõudude koostööst hoiduvast lennutegevusest põhjustatud riskid lennuohutusele. Selgus, et intervjueeritavate arvamused ühtisid osalisel määral dokumendianalüüsis välja tulnud seisukohtadega. Nii dokumendianalüüsist kui ka ekspertintervjuudest selgus, et koostööst hoiduvad **Vene militaarlennukid põhjustavad tsiviillennuliiklusele kõrge tasemega riski**. Lisaks selgus uurimusest, et risk konfliktiks NATO ja VF militaarõhusõidukite vahel on keskmisel tasemel.

Neljandaks uurimisülesandeks oli sünteesida teoreetiliste lähtekohtade ja empiirilise uuringu tulemusi ning töötada välja ettepanekud riskide maandamiseks ja lennuohutuse suurendamiseks Balti regioonis. Tuginedes teoreetilistele käsitlustele, empiirilisele uuringule ning andmeanalüüsi tulemustele, teeb magistritöö autor kuus **ettepanekut**.

1. VF õhujõududel tagada nõuetekohane lennuohutus ülejäänud lennuliikluse suhtes, kasutades transpondreid, esitades lennuplaane, olles kahepoelses raadiosides lennujuhtimisüksustega või mõnel muul aktsepteeritaval viisil.

2. Balti regiooni riikidel tuleb tõhustada tsiviil- ja militaarüksuste vahelist koostööd, mis seisneb primaarradari informatsiooni jagamises militaarosapooltelt tsiviil-lennujuhtimise üksustele.
3. Kui eelmises punktis välja toodud primaarradari informatsiooni jagamine ei õnnestu, tuleb tsiviillennuliiklusteenindustel kasutusele võtta primaarradarid, et suurendada situatsiooniteadlikkust koostööst hoiduvate Vene militaarlendude korral ning maandada nendest tulenevaid riske.
4. Balti regiooni riikidel tuleb jätkata koostööst hoiduvate militaarlennukite probleemkoha lahendamist töögrupis, käsitledes probleemi põhjustajana VF õhujõudude militaarõhusõidukeid.
5. ICAO-l tuleb ajakohastada rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artiklit 3 neutraalvetel riiklikele õhusõidukitele kehtivate lennureeglite kohta.
6. NATO-l tuleb jätkata õhuturbelennukite kasutamist koostööst hoiduvate VF militaarõhusõidukite tuvastamiseks ning nende eskortimiseks.

Magistritöö tulemusi saab kasutada Eesti seisukohtade kujundamisel Balti regiooni tsiviil-militaartöögrupi kohtumisel, mis arutab koostööst hoiduvate militaarlendude küsimust. Lisaks on töös esitatud ettepanekud rakendatavad Eesti tsiviil- ja militaarosapoolte vahelises koostöös, maandamaks VF koostööst hoiduvast militaarlennuliiklusest tulenevaid riske. Magistritöö keskendus peamiselt koostööst hoiduvatele VF õhujõudude lennutegevusele ning nendest tulenevatele riskidele. Kuna tegemist on avaliku magistritööga, jäi töös käsitlemata Vene õhujõudude doktriin ja standardprotseduurid. Sellest tulenevalt soovib autor magistritöö keskset teemat uurida juurdepääsupiiranguga töö raames, mis võimaldab käsitleda Vene õhujõudude riskikäitumist taktikalistest ja operatiivsetest tasandist. Siinkohal tuleb arvestada, et eelnimetatud juurdepääsupiirangu rakendamine kitsendab oluliselt uurimuse lugejate ringkonda. Lisaks soovib magistritöö autor antud teemakäsitlust edasi uurida järgnevates aspektides: VF õhujõudude piiririkumised Balti regioonis ning NATO õhuturbemissiooni uued väljakutsed seoses Vene õhujõudude intensiivistunud lennutegevusega Balti regioonis.

Magistritöö **vajalikkus** ja **olulisus** seisneb Vene õhujõudude koostööst hoiduva ja riskialti militaarlennuliikluse tõttu tekkivate riskide maandamises Balti regioonis neutraalvete kohal. Magistritöös tehtud ettepanekud on praktikas rakendatavad.

SUMMARY

The title of the master's thesis is „Russian Air Force's Risk Behaviour in the Baltic Sea Region“. The aim of the thesis is to find risks caused by non-cooperative flights of Russian Air Force and make proposals in regard to improve the flight safety over the Baltic Sea.

The following research tasks were set to achieve the aim of the study:

1. To analyse risk behaviour of the Russian Air Force in the Baltic Sea Region through the lens of offensive realism.
2. To map the routes and scope of Russian Air Force's non-cooperative flights in the Baltic Sea Region.
3. To compare the results of document analysis and expert interviews, to identify the risks for flight safety caused by non-cooperative flights of Russian Air Force.
4. To synthesize theoretical framework and results of empirical study, to make suggestions for improvement of flight safety in the Baltic Sea Region.

The thesis is a qualitative empirical research which consists of two chapters, a theoretical chapter and an empirical part. The theoretical part analysed Russian foreign and security policies through the lens of offensive realism to find reasons for provocations and risk behaviour of the Russian Air Force. It was found that the main reasons behind the Russian Air Force's flights in the Baltic Sea Region are political ambitions, a balancing of a military power in the region and the need to supply Kaliningrad Oblast logistically.

The strategy for the empirical research was a case study. The data collection methods used were document analysis and semi-structured expert interviews. The author analysed 20 documents and conducted 12 semi-structured expert interviews in order to collect data and reach the objectives that were set. A qualitative data analysis software NVivo Pro 11 was used to carry out a qualitative content analysis.

It was found that Russian Air Force's risk behaviour causes a high risk to civil aviation. The author of the study proposed six suggestions in order to improve flight safety over the Baltic Sea. Overall, the research tasks have been accomplished and the objective of the thesis has been achieved.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Anderson, R. R., Ellis, P. J., Paz, A. M., Reed, K. A., Lendy, R & Vaughan, J. T., 2016. *Strategic Landpower and a Resurgent Russia: an Operational Approach to Deterrence*. Carlisle: U.S. Army War College Press.

Balzacq, T., Léonard, S. & Ruzicka, J., 2016. 'Securitization' revisited: theory and cases. *International Relations*, 30(4), pp. 494–531.

Barnes, J. E., 2016a. *NATO Rejects Russian Air-Safety Proposal for Planes in Baltic Region*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.wsj.com/articles/nato-rejects-russian-air-safety-proposal-for-planes-in-baltic-region-1474391644> [Kasutatud 20.12.2016].

Barnes, J. E., 2016b. *NATO Approves Talks With Russia on Baltic Air Security*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.wsj.com/articles/nato-approves-talks-with-russia-on-baltic-air-security-1482172348> [Kasutatud 20.12.2016].

Belkin, P., 2016. *NATO's Warsaw Summit: In Brief*, Washington: Congressional Research Service.

Boholm, Å. & Corvellec, H., 2011. A relational theory of risk. *Journal of Risk Research*, 14(2), pp. 175–190.

Booth, K., 1994. Security and Self: Reflections of a Fallen Realist. *YCISS Occasional Paper*, Issue 26, pp. 1–26.

Buzan, B., 1991. New Patterns of Global Security in the Twenty-First Century. *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, 67(3), pp. 431–451.

Buzan, B., Wæver, O. & de Wilde, J., 1998. *Security: A New Framework for Analysis*. London: Lynne Rienner Publishers.

Cenciotti, D., 2014. *A Civilian Airliner Almost Collided With a Russian Spy Plane Again*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://uk.businessinsider.com/david-cenciotti-airliner-and-russian-spy-plane-almost-collided-2014-12> [Kasutatud 28.12.2016].

Civil Aviation Agency, 2013. *Safety Report 2012*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.caa.lv/upload/userfiles/files/DSN_Publikacijas/Safety_report_2012.pdf#zoom=60 [Kasutatud 21.01.2017].

Civil Aviation Agency, 2014. *Safety Report 2013*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.caa.lv/upload/userfiles/files/DSN_Publikacijas/Safety_report_2013.pdf#zoom=60 [Kasutatud 21.01.2017].

Civil Aviation Agency, 2015. *Safety Report 2014*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.caa.lv/upload/userfiles/files/DSN_Publikacijas/Safety_report_2014.pdf#zoom=60 [Kasutatud 21.01.2017].

Civil Aviation Agency, 2016. *Safety Report 2015*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.caa.lv/upload/userfiles/files/DSN_Publikacijas/Safety_report_2015.pdf#zoom=60 [Kasutatud 10.04.2017].

Ciziunas, P., 2008. Russia and the Baltic States: Is Russian Imperialism Dead?. *Comparative Strategy*, Volume 27, pp. 287–307.

Clark, W., Luik, J., Ramms, E. & Shirreff, R., 2016. *Closing NATO's Baltic Gap. Report*, Tallinn: International Centre for Defence and Security.

Convention on International Civil Aviation (2006).

Copeland, D. C., 2000. The Constructivist Challenge to Structural Realism: A Review Essay. *International Security*, 25(2), pp. 187–212.

Dibb, P., 2016. *Why Russia is a threat to the international order*, Canberra: Australian Strategic Policy Institute.

Donnelly, J., 2000. *Realism and International Relations*. Cambridge: University Press.

EASA, 2013. *Annual Safety Review 2012*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

EASA, 2014. *Annual Safety Review 2013*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

EASA, 2015a. *Annual Safety Review 2014*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

EASA, 2015b. *Report on occurrences over the high seas involving military aircraft in 2014*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-04-14-civil-military-coordination/report-on-occurrences-over-the-high-seas-involving-military-aircraft-in-2014.pdf> [Kasutatud 11.03.2016].

EASA, 2016. *Annual Safety Review 2016*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Eriksson, J., 1999. Observers or Advocates? On the political Role of Security Analysts. *Cooperation and Conflict*, 34(3), pp. 311–330.

ERR, 2016. *Ämaris paikneva Saksa õhuväeüksuse ülem kirjeldas Soome meediale Vene sõjalennukite piiririkumisi*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://uudised.err.ee/v/valismaa/3d6d01a2-0f0f-4026-b5b4-ca4f36840129/amaris-paikneva-saksa-ohuvaeuksuse-ulem-kirjeldas-soome-meediale-vene-sojalennukite-piiririkumisi> [Kasutatud 21.12.2016].

EUROCONTROL, 2013a. *Annual Safety Report 2012*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2012-src-annual-report.pdf> [Kasutatud 20.01.2017].

EUROCONTROL, 2013b. *Challenges of Growth 2013*. [Võrgumaterjal]
Leitav: <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/official-documents/reports/201306-challenges-of-growth-2013-task-4.pdf> [Kasutatud 15.02.2017].

EUROCONTROL, 2014. *Annual Safety Report 2013*. [Võrgumaterjal]
Leitav: <http://www.eurocontrol.int/publications/src-annual-safety-report-2013>
[Kasutatud 20.01.2017].

EUROCONTROL, 2015a. *Annual Safety Report 2014*. [Võrgumaterjal]
Leitav: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/src/src-docs/src-doc-54-e1.0.pdf> [Kasutatud 20.01.2017].

EUROCONTROL, 2015b. *FIR/UIR in the Upper Airspace*. [Võrgumaterjal]
Leitav: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/field_tabs/content/documents/nm/cartography/08012015-firuir-upper-airspace-ectl.pdf [Kasutatud 25.01.2017].

EUROCONTROL, 2016. *Annual Safety Report 2015*. [Võrgumaterjal]
Leitav: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/singlesky/src/src-docs/src-doc-55-e1.0.pdf> [Kasutatud 20.01.2017].

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 996/2010 (2010).

Euroopa Parlament, 2015. *Kirjalik deklaratsioon lennuohutuse ja sõjalennukite ohtlike lendude kohta. Deklaratsioon*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WDECL&reference=P8-DCL-2015-0052&format=PDF&language=ET>
[Kasutatud 15.02.2016].

European Leadership Network, 2014. *Dangerous Brinkmanship: Close Military Encounters Between Russia and the West in 2014*, London: ELN.

Farkas, E. N., 2016. *Testimony before the House Armed Services Committee on "Understanding and Deterring Russia: U.S. Policies and Strategies"*, Washington D.C: U.S House of Representatives.

Flick, U., 2009. *An Introduction to Qualitative Research*. 4th ed. California: SAGE.

Frear, T., Kulesa, Ł. & Kearns, I., 2014. *Dangerous Brinkmanship: Close Military Encounters Between Russia and the West in 2014*. [Võrgumaterjal]
Leitav: <http://www.europeanleadershipnetwork.org/medialibrary/2014/11/09/6375e3da/Dangerous%20Brinkmanship.pdf> [Kasutatud 21.04.2016].

Galeotti, M., 2016. *Heavy Metal Diplomacy: Russias's Political Use of It's Military in Europe Since 2014*, London: European Council of Foreign Relations.

Giles, K. & Monaghan, A., 2014. *Russian Military Transformation - Goal in Sight?*. Carlisle: The United States Army War College Press.

Hamilton, E. J. & Rathbun, B. C., 2013. Scarce Differences: Toward a Material and Systemic Foundation for Offensive and Defensive Realism. *Security Studies*, Volume 22, pp. 436–465.

- Hunter, D. R. & Stewart, J. E., 2011. Hazardous Events and Accident Involvement by Military and Civilian Pilots. *The International Journal Of Aviation Psychology*, 21(2), pp. 123–134.
- ICAO, 2015. *Report of the Fifty-Seventh Meeting of The European Air Navigation Planning Group*, Paris: European Air Navigation Planning Group.
- Jakniunaite, D., 2016. Changes in Security Policy and Perceptions of the Baltic States 2014 – 2016. *Journal on Baltic Security*, 2(2), pp. 6–34.
- Johnson, D. D. P., Phil, D. & Thayer, B. A., 2016. The evolution of offensive realism. Survival under anarchy from the Pleistocene to the present. *Politics and the Life Sciences*, 35(1), pp. 1–26.
- Kaitseministeerium, 2013. *Riigikaitse arengukava 2013–2022*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://kra.ee/static/riigikaitse_arengukava_2013_20221.pdf [Kasutatud 05.03.2016].
- Karagiannis, E., 2013. The 2008 Russina-Georgian war via the lens of Offensive Realism. *European Security*, 22(1), pp. 1–20.
- Kirkham, K., 2016. The formation of the Eurasian Economic Union: How successful is the Russian regional hegemony?. *Journal of Eurasian Studies*, Volume 7, pp. 111–128.
- Komisjoni Määrus (EL) nr 805/2011* (2011) Euroopa Liidu Teataja.
- Komisjoni Rakendusmäärus (EL) nr 923/2012* (2012) Euroopa Liidu Teataja.
- Kramer, M., 2012. NATO, the Baltic States and Russia: a framework for sustainable enlargement. *International Affairs*, 78(4), pp. 731–756.
- Kropatcheva, E., 2012. Russian foreign policy in the realm of European security through the lens of neoclassical realism. *Journal of Eurasian Studies*, Volume 3, pp. 30–40.
- Laaneots, A., 2014. Vene-Gruusia 2008. aasta sõda – põhjused ja tagajärjed. *ENDC Occasional Papers*, Issue 1, pp. 1–96.
- Legro, J. W. & Moravcsik, A., 1999. Is Anybody Still a Realist?. *International Security*, 24(2), pp. 5–55.
- Lennuamet, 2013. *2012. aasta ohutuskokkuvõte*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.ecaa.ee/public/Ohutuskokkuvote_2013.pdf [Kasutatud 30.08.2016].
- Lennuamet, 2014. *2013. aasta ohutuskokkuvõte*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.ecaa.ee/public/Ohutuskokkuvote_2014.pdf [Kasutatud 30.08.2016].
- Lennuamet, 2015. *2014. aasta ohutuskokkuvõte*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.ecaa.ee/public/Ohutuskokkuvote_2014.pdf [Kasutatud 30.08.2016].
- Lennuamet, 2016. *2015. aasta ohutuskokkuvõte*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.ecaa.ee/public/Ohutuskokkuvote_2015.pdf [Kasutatud 30.08.2016].

Lennuamet, 2017. 2016. aasta ohutuskokkuvõte. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.ecaa.ee/sites/default/files/tabelid%2C%20raportid/ohutuskokkuvote_2016.pdf [Kasutatud 10.04.2017].

Lennunduse raadioside reeglid (2011).

Lennundusseadus (2017).

Lobell, S. E., 2002. War Is Politics: Offensive Realism, Domestic Politics, and Security Strategies. *Security Studies*, 12(2), pp. 164–194.

Lubold, G., Barnes, J. E. & Hodge, N., 2016. *Russian Fighter Buzzes U.S. Air Force Plane Over Baltic Sea*, Washington DC: The Wallstreet Journal.

Lynch, A. C., 2001. The Realism of Russia's Foreign Policy. *Europe-Asia Studies*, 53(1), pp. 7–31.

Marcau, F.-C., 2014. Illegal Entry Into a Foreign Air Space. Case Study: Turkey-Russia Incident. *Legal and Administrative Studies*, 14(1), pp. 96–102.

Mattsson, P. A., 2015. Russian Military Thinking - a New Generation of Warfare. *Journal on Baltic Security*, Vol 1(Issue 1), pp. 61–70.

McDermott, R. N., 2014. Russia's Armed Forces' Transformation: 20 Lost Years. *Journal of Slavic Military Studies*, Volume 27, pp. 1–3.

Mearsheimer, J. J., 1995. The False Promise of International Institutions. *International Security*, 19(3), pp. 5–49.

Mearsheimer, J. J., 2005. E.H. Carr vs. Idealism: The Battle Rages On. *International Relations*, 19(2), pp. 139–152.

Mearsheimer, J. J., 2009. Reckless States and Realism. *International Relations*, 23(2), pp. 241–256.

Mearsheimer, J. J., 2011. Realists as Idealists. *Security Studies*, Volume 20, pp. 424–430.

Mearsheimer, J. J., 2014. *The Tragedy of Great Power Politics*. Kindle Edition ed. New York: W. W. NORTON & COMPANY.

Mölder, H., 2010. *Cooperative security dilemma - practicing the Hobbesian security culture in the Kantian security environment*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.

NATO, 2016a. *Defence Expenditures of NATO Countries*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2016_07/20160704_160704-pr2016-116.pdf [Kasutatud 14.01.2017].

NATO, 2016b. *Warsaw Summit Communiqué*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_133169.htm [Kasutatud 14.01.2017].

- NATO, 2016c. *NATO Summit Guide*, Brussels: NATO Public Diplomacy Division.
- Neuman, L. W., 2014. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. 7th ed. Harlow: Pearson.
- Noguchi, K., 2011. Bringing Realism Back In: Explaining China's Strategic Behavior in the Asia-Pacific. *Asia-Pacific Review*, 18(2), pp. 60-85.
- Nuclear Threat Initiative, 2016. *Rising Nuclear Dangers: Steps to Reduce Risks in the Euro-Atlantic Region*, Washington DC: NTI.
- O'Donnell, C. M., 2012. *The Implications of Military Spending Cuts for NATO's Largest Members*, Washington, D.C: The Brookings Institution.
- Oxenstierna, S., 2016. Russia's defense spending and the economic decline. *Journal of Eurasian Studies*, Volume 7, pp. 60–70.
- Pashakhanlou, A. H., 2013. Back to the Drawing Board: A Critique of Offensive Realism. *International Relations*, 27(2), pp. 202–225.
- Paulauskas, K., 2013. The Baltic Quest to the West: From Total Defence to "Smart Defence" (and Back?). In: T. Lawrence, ed. *Apprenticeship, Partnership, Membership: Twenty Years of Defence Development in the Baltic States*. Tallinn: International Centre for Defence Studies, pp. 45–84.
- Person, R., 2017. Balance of threat: The domestic insecurity of Vladimir Putin. *Journal of Eurasian Studies*, Volume 8, pp. 44–59.
- Petraitis, D., 2015. Is Russian Military Back On It's Feet. *Journal on Baltic Security*, Vol 1(Issue 1), pp. 85–95.
- Place, N. W., 2016. Combating a Modernized Russia. *Global Security Studies*, 7(1), pp. 13–20.
- Praks, H., 2014. *NATO laienemine: stabiilsuse ja vabaduse laiendamise strateegia. Analüüs*, Tallinn: Rahvusvaheline Kaitseuringute Keskus.
- Ratti, L., 2013. 'Resetting' NATO–Russia Relations: A Realist Appraisal Two Decades after the USSR. *Journal of Slavic Military Studies*, Volume 26, pp. 141–161.
- Riigikaitsekomisjon, R., 2016. *NATO heidutus Läänemere piirkonnas: hetkeseis ja perspektiivid*, Tallinn: Riigikogu.
- Rogers, P., 2005. Roundtable: The Battle Rages On. *International Relations*, 19(3), pp. 337–360.
- Rosato, S., 2011. Europe's Troubles. Power Politics and the State of the European Project. *International Security*, 35(4), pp. 45–86.
- Shlapak, D. A. & Johnson, M. W., 2016. *Reinforcing Deterrence on NATO's Eastern Flank*, California: RAND Corporation.

Simon, L., 2014. NATO's Rebirth. Assessing NATO's Eastern European "Flank". *Parameters*, 44(3), pp. 67–79.

Smith, N. R., 2016. The EU under a realist scope: Employing a neoclassical realist framework for the analysis of the EU's Deep and Comprehensive Free Trade Agreement offer to Ukraine. *Agreement offer to Ukraine*, 30(1), pp. 29–48.

Snyder, G. H., 2002. Mearsheimer's World - Offensive Realism and the Struggle for Security. *International Security*, 27(1), pp. 149–173.

Stoicescu, K., 2015. *Vene oht Läänemere piirkonna julgeolekule*, Tallinn: Rahvusvaheline Kaitseuringute Keskus.

Stoicescu, K. & Praks, H., 2016. *Strateegilise tasakaalu tugevdamine Läänemere piirkonnas*, Tallinn: Rahvusvaheline Kaitseuringute Keskus.

Suny, R. G., 2010. The pawn of great powers: The East–West competition for Caucasia. *Journal of Eurasian Studies*, Volume 1, pp. 10–25.

Załęski, K., 2012. The Polish Air Force Operations in Air Policing over the Baltic States and the Future of the Mission. *Baltic Security and Defence Review*, 14(2), pp. 4–20.

Taliaferro, J. W., 2000. Security Seeking under Anarchy. *International Security*, 25(3), pp. 128–161.

Tang, S., 2010. Social evolution of international politics: From Mearsheimer to Jervis. *European Journal of International Relations*, 13(1), pp. 31–55.

Teabeamet, 2017. *Eesti rahvusvahelises julgeolekukeskkonnas*, Tallinn: Teabeamet.

Techau, J., 2015. *The Politics of 2 Percent. NATO and the Security Vacuum in Europe*, Brussels: Carnegie Europe.

Teddle, C. & Yu, F., 2007. Mixed Methods Sampling: A Typology With Examples. *Journal of Mixed Methods Research*, 1(1), pp. 77–100.

Touloumakos, P., 2016. Turkey Caught in the Maelstrom of Syria. *Turkish Policy Quarterly*, 14(4), pp. 129–138.

TraFi, 2013. *Finnish Annual Aviation Safety Review*, Helsinki: Finnish Transport Safety Agency.

TraFi, 2014. *Finnish Aviation. Safety and environmental impacts*, Helsinki: Finnish Transport Safety Agency.

TraFi, 2015. *Finnish Aviation. Safety and environmental impacts*, Helsinki: Finnish Transport Safety Agency.

Tsygankov, A. P., 2012. The heartland no more: Russia's weakness and Eurasia's meltdown. *Journal of Eurasian Studies*, Volume 3, pp. 1–9.

- Tsygankov, A. P., 2013. The Russia-NATO mistrust: Ethnophobia and the double expansion to contain “the Russian Bear”. *Communist and Post-Communist Studies* , Volume 46, pp. 179–188.
- U.S Department of Defence, 2016. *U.S. Navy ship encounters aggressive Russian aircraft in Baltic Sea*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.defense.gov/News/Article/Article/720536/navy-ship-encounters-aggressive-russian-aircraft-in-baltic-sea> [Kasutatud 1.11.2016].
- Uzun, V., 2016. Turkish Lessons: Embargo-Related Risks. *Russian Economic Developments* , Issue 2, pp. 66–69.
- Valeriano, B., 2009. The Tragedy of Offensive Realism: Testing Aggressive Power Politics Models. *International Interactions*, Volume 35, pp. 179–206.
- Waltz, K. N., 2000. Structural Realism after the Cold War. *International Security*, 25(1), pp. 5–21.
- Velsker, L., 2016. *Graafik: Vene lennukite rikkumised Eesti õhuruumis viimase kümne aasta jooksul*, Tallinn: Postimees.
- Wendt, A., 1992. Anarchy is what States Make of it: The Social Construction of Power Politics.. *International Organization*, 46(2), pp. 391–425.
- Wieslander, A., 2016. *NATO, the U.S. and Baltic Sea Security*, Stockholm: Swedish Institute of International Affairs.
- Wohlforth, W. C., 2007. Testing Balance-of-Power Theory in World History. *European Journal of International Relations*, 13(2), pp. 155–185.
- Wohlforth, W. C., 2011. Gilpinian Realism and International Relations. *International Relations*, 25(4), pp. 499–511.
- Yadlin, A., 2016. Russia in Syria and the Implications for Israel. *Strategic Assessment*, 2(19), pp. 9–26.
- Yin, R. K., 2009. *Case Study Research: Design and Methods*. 4th ed. California: SAGE Publications.

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Tabel 1. Riskikäitumise kategooriad Vene õhujõudude näitel	31
Tabel 2. Andmekogumismeetodid uurimisküsimuste lõikes	34
Tabel 3. Pilootintervjuude andmed	35
Tabel 4. Ekspertintervjuude valim	36
Tabel 5. Dokumendianalüüsi koodipuu	38
Tabel 6. Dokumendianalüüsi kokkuvõte	45
Tabel 7. Ekspertintervjuude koodipuu	47
Tabel 8. Dokumendianalüüsis kasutatud dokumendid	78
Tabel 9. Pilootintervjuu küsimused	79
Tabel 10. Poolstruktureeritud ekspertintervjuu küsimused	80
Joonis 1. Vene õhujõudude riskikäitumise kategooriad	31
Joonis 2. Vene õhujõudude teoreetiline lennumarsruut ja Balti regiooni õhuruum	39
Joonis 3. Koostööst hoiduvate militaarlendude statistika aastatel 2012–2016	40
Joonis 4. Lennuohutusintsidendid, mis hõlmasid õhus kokkupõrke ohtu (AIRPROX) tsiviil- ja militaarõhusõidukite vahel aastatel 2012–2014	41
Joonis 5. Uuringu kokkuvõtlikud tulemused	57
Joonis 6. Vene õhujõudude Su-24 lennuk sooritamas provokatiivset ülelendu USA mereväe alusest USS Donald Cookist	77
Joonis 7. Väljavõte NVivo tarkvara abil koostatud koodipuust	81
Joonis 8. Lennuinfopiirkonnad Balti regioonis	82
Joonis 9. Keskmise lennuliikluse aastane kasv Euroopas	82

LISAD

Lisa 1. Vene õhujõudude jõunäitamised



Joonis 6. Vene õhujõudude Su-24 lennuk sooritamas provokatiivset ülelendu USA mereväe alusest USS Donald Cookist (Lubold, et al., 2016)

Lisa 2. Dokumendianalüüsi valim

Tabel 8. Dokumendianalüüsis kasutatud dokumendid (autori koostatud)

Nr	Dokumendi nimi	Organisatsioon	Avaldamise aeg
1	Annual Safety Review 2012	EASA	2013. a
2	Annual Safety Review 2013	EASA	2014. a
3	Annual Safety Review 2014	EASA	2015. a
4	Report on occurrences over the high seas involving military aircraft in 2014	EASA	2015. a
5	Annual Safety Review 2016 (2015. a kohta)	EASA	2016. a
6	Annual Safety Report 2012	EUROCONTROL	01.2013. a
7	Annual Safety Report 2013	EUROCONTROL	01.2014. a
8	Annual Safety Report 2014	EUROCONTROL	02.2015. a
9	Annual Safety Report 2015	EUROCONTROL	01.2016. a
10	2012. aasta ohutuskokkuvõte	Lennuamet	03.2013. a
11	2013. aasta ohutuskokkuvõte	Lennuamet	03.2014. a
12	2014. aasta ohutuskokkuvõte	Lennuamet	03.2015. a
13	2015. aasta ohutuskokkuvõte	Lennuamet	03.2016. a
14	2016. aasta ohutuskokkuvõte	Lennuamet	04.2016. a
15	Finnish Annual Aviation Safety Review 2013	Finnish Transport Safety Agency	2013. a
16	Finnish Aviation 2014	Finnish Transport Safety Agency	2014. a
17	Finnish Aviation 2015	Finnish Transport Safety Agency	2015. a
18	Safety Report 2012	Latvian Civil Aviation Agency	2013. a
19	Safety Report 2013	Latvian Civil Aviation Agency	2014. a
20	Safety Report 2014	Latvian Civil Aviation Agency	2015. a

Lisa 3. Pilootintervjuu küsimused

Tabel 9. Pilootintervjuu küsimused (autori koostatud)

Uurimisküsimused	Intervjuu küsimused
1. Mis on VF provokatiivse jõunäitamise ajenditeks Balti regioonis lähtuvalt realismi teooriast?	1. Mis on Teie arvates VF õhujõudude intensiivistunud lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis rahvusvaheliste vete kohal?
	2. Kas Teie hinnangul võib tõlgendada Vene militaarlennukite ohtlikke intsidente kui provokatiivset käitumist ja sõjalise jõu näitamist? Palun põhjendage.
	3. Kas Teie hinnangul on Balti regiooni neutraalveed potentsiaalseks konflikti eskaleerumise piirkonnaks, kus VF ja NATO õhusõidukite vahel võib aset leida intsident? Palun põhjendage
2. Millisel määral esineb VF õhujõudude lennutegevust Balti regioonis neutraalvete kohal?	4. Palun kirjeldage VF õhujõudude lennutegevuse liike, marsruute, sagedust Balti regioonis.
	5. Millistes Balti regiooni piirkondades on üldine lennuliiklus enim ohustatud koostööst hoiduva Vene militaarlennuliikluse poolt?
	6. Kui sagedasti rikuvad Vene militaarlennukid Balti riikide õhuruumi piire?
3. Milliseid riske põhjustab VF õhujõudude riskikäitumine lennuohutusele Balti regioonis?	7. Kui suureks ohuks on VF õhujõudude lennutegevus neutraalvete kohal tsiviil- ja militaarlennuliiklusele?
	8. Millised on peamised riskid neutraalvete kohal, mida põhjustavad koostööst hoiduvad Vene militaarõhusõidukid?
4. Kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis?	9. Kuidas Te hindate lennuohutuse seisukohalt rahvusvahelisi seadusi, mis reguleerivad neutraalvete kohal toimuvat riiklike õhusõidukite lennutegevust? Kas need vajavad täiendamist?
	10. Millised organisatsioonid peaksid neutraalvetel toimuva VF militaarlennukite riskikäitumise probleemi lahendama? ICAO, EASA, EUROCONTROL, IATA, NATO? Miks?
	11. Kas Teie arvates on Balti riikide tsiviil- ja militaarlennunduskoostöö piisav, et tagada lennuohutus neutraalvete kohal? Mida tuleks muuta?
	12. Kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis?

Lisa 4. Ekspertintervjuu küsimused

Tabel 10. Poolstruktureeritud ekspertintervjuu küsimused (autori koostatud)

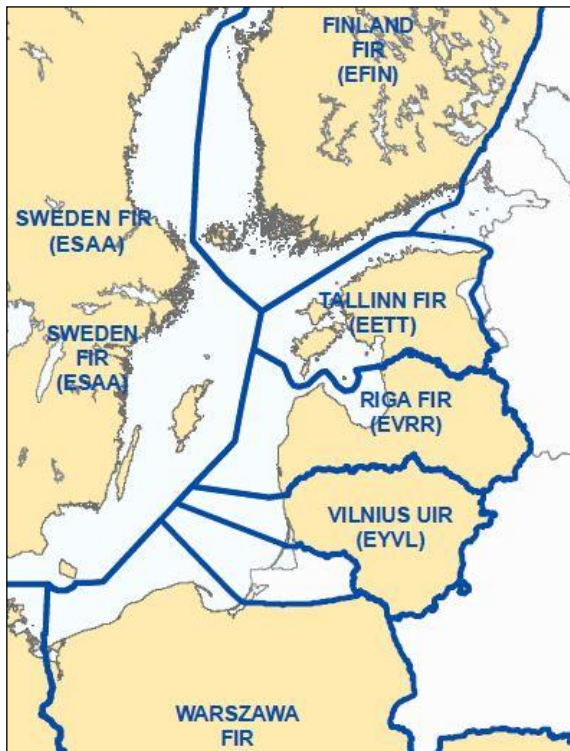
Urimisküsimused	Intervjuu küsimused
1. Mis on VF provokatiivse käitumise ajenditeks Balti regioonis lähtuvalt realismi teooriast?	1. Mis on Teie arvates VF õhujõudude intensiivistunud ja sealjuures koostööst hoiduva lennutegevuse põhjusteks Balti regioonis rahvusvaheliste vete kohal?
3. Milliseid riske põhjustab VF õhujõudude riskikäitumine lennuohutusele Balti regioonis?	2. Kui suureks lennuohutusriskiks on Teie hinnangul VF õhujõudude lennutegevus neutraalvete kohal tsiviilennuliiklusele? Märkige skaalal ning palun põhjendage. 3. Kui tõenäoline on Teie hinnangul, et Balti regiooni neutraalveed on potentsiaalseks konflikti tekkimise piirkonnaks, kus VF ja NATO militaarõhusõidukite vahel võib aset leida kokkupõrge? Märkige skaalal ning palun põhjendage.
4. Kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis?	4. Kuidas Te hindate lennuohutuse seisukohalt rahvusvahelisi seadusi, mis reguleerivad neutraalvete kohal toimuvat riiklike õhusõidukite lennutegevust? Kas need vajavad täiendamist? 5. Millised organisatsioonid peaksid neutraalvetel toimuva VF militaarlennukite riskikäitumise probleemi lahendama? Palun põhjendage. Valikuvariandid: ICAO, EASA, EUROCONTROL, NATO, Euroopa Liit, muu. 6. Kas Teie arvates on Balti regioonis tsiviil- ja militaarlennunduskoostöö piisav, et tagada lennuohutus neutraalvete kohal? Mida tuleks muuta? 7. Kuidas maandada VF õhujõudude lennutegevusest tulenevaid lennuohutusriske Balti regioonis?

Lisa 5. Koodipuu

Koodipuu			
Name	Sources	References	
1. Põhjused (intervjuud)	0	0	
1.1 Poliitiline tahe	6	12	
1.2 Sõjalise jõu ja kohaloleku näitamine	8	11	
1.3 Logistilised põhjused	7	7	
1.4 NATO reaktsiooni ja süsteemide kontrollimine	2	3	
2. Ulatus (dokumendialalüüs)	0	0	
2.1 Koostööst hoiduvad vene militarlennud	6	12	
2.2 Lennuohutusinsidendid	3	7	
2.3 Balti regioon kui peamine riskipiirkond	3	7	
3. Riskid (dokumendialalüüs + intervjuud)	0	0	
3.1 Riskid tsiviillennundusele	18	30	
3.2 Risk erinevate militaarasapoolte konfliktiks	11	14	
3.3 Riskid militaarlennundusele	3	3	
4. Maandamismeetmed (dokumendialalüüs + intervjuud)	0	0	
4.1 Koostöömeetmed	14	47	
4.2 Regulaatiivsed meetmed	13	20	
4.3 Tehnilised meetmed	10	17	
4.4 Kaitsemeetmed	2	3	

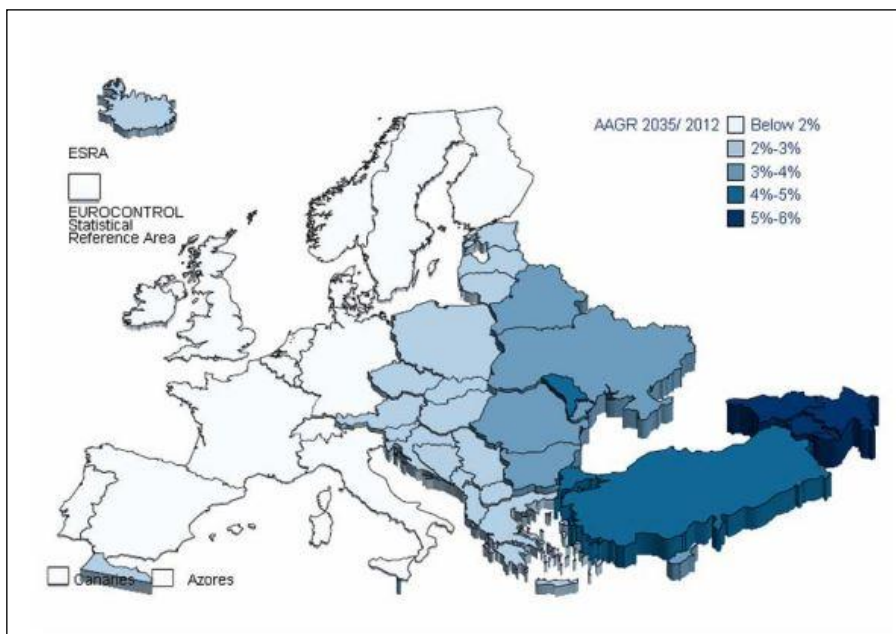
Joonis 7. Väljavõte NVivo tarkvara abil koostatud koodipuust (autori koostatud)

Lisa 6. Lennufopirkonnad Balti regioonis



Joonis 8. Lennufopirkonnad Balti regioonis (EUROCONTROL, 2015b)

Lisa 7. Euroopa lennuliikluse aastane kasv



Joonis 9. Keskmise lennuliikluse aastane kasv Euroopas (EUROCONTROL, 2013b)