



Liikenteen turvallisuusvirastolle

TRAFI/4482/03.04.00.00/2015

Miehittämättömän ilma-aluksen ja lennokin lennättämistä koskeva määräyslunnonos

## MÄÄRÄYSLUONNOKSESTA TULISI KÄYDÄ ILMI VAKUUTTAMISVELVOLLISUUS

Finanssialan keskusliitto (FK) pitää määräyslunnonoksen sallivaa luonnetta kannatettavana. Määräyslunnonoksessa on lähtökohtana toimijoiden oma turvallisuuden hallinta ja itsesääntely. Määräyksellä pyritään lisäämään miehittämättömien ilma-alusten käytön turvallisuutta niin käyttäjän, kolmansien osapuolien kuin ympäristönkin kannalta.

**Määräyslunnonoksesta ei kuitenkaan saa käsitystä miehittämättömään ilma-aluksen käyttämiseen liittyvästä vakuuttamisvelvollisuudesta.** Tämän johdosta FK esittää, että määräykseen olisi toivottavaa saada täydennystä seuraavista asioista:

- Määräyksessä todetaan, että vakuutus on miehittämättömien ilma-alusten operoinnin edellytys
- Määräyksessä määritellään myös tarkemmin vakuuttamisvelvollisuuteen vaikuttavat rajat, eli esim. minkäkokoisia laitteita ja mitä toimintaa vakuuttamisvelvollisuus koskee
- Miehittämättömän ilma-aluksen käyttäjän tulisi ilmoittaa vakuutuksesta Liikenteen Turvallisuusvirastolle (Trafi), että virasto voisi seurata vakuuttamisvelvollisuutta.

### 1 EU:n ilmailua koskeva vakuutusasetus ja ilmailulaki

Ilma-alusten vakuuttaminen on lakisääteistä ja sitä sääntelee EU:ssa ns. ilmailun vakuutusasetus (EY 785/2004). Myös miehittämättömiin ilma-aluksiin sovelletaan ilmailun vakuutusasetusta. Asetusta ei kuitenkaan sovelleta lennokkeihin (eli pienoismalleihin), silloin kun ne painavat alle 20 kg. Asetusta ilmeisesti sovelletaan kuitenkin miehittämättömiin ilma-aluksiin, vaikka ne painaisivat alle 20 kg.

Asetusta ei sovelleta myöskään ultrakevyisiin lentokoneisiin, jotka painavat alle 500 kg ja joita käytetään muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen siltä osin, kuin kyse on asetuksen mukaisista velvoitteista vakuuttaa sodan ja terrorismin varalta.

Asetuksen vakuutusperiaatteiden (4 artikla) mukaan ilma-alusten käyttäjillä on oltava vakuutus, joka kattaa niiden ilmailusta syntyvän korvausvastuun matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta. Vakuutettuihin riskeihin on sisällyttävä sotatoimet, terrorismi, kaappaus, tuhotyöt, ilma-aluksen haltuunotto ja sisäiset levottomuudet.

Miehittämättömien ilma-alusten (RPA) osalta kyseeseen tulee vastuu kolmansien osapuolten osalta. Tällöin sovelletaan 7 artiklaa, jonka mukaan kutakin onnettomuutta kohtaan alle 500 kg:n painoisen ilma-aluksen vastuuvakuutuksen on oltava vähimmäismäärältään 0,75 miljoonaa erityistä nosto-oikeutta eli noin 850 000 euroa. Asetuksen resitaalissa 14 todetaan, että kolmansien osapuolten osalta vakuutukseen olisi sisällyttävä suoja onnettomuuksista johtuvien kuolemantapausten, loukkaantumisten ja omaisuuden vahingoittumisen varalta.

Edelleen 7 artiklassa todetaan, että jos ilma-aluksen käyttäjän saatavilla ei ole



onnettomuuskohtaista vakuutusturvaa kolmansille osapuolille sodan tai terrorismin vuoksi aiheutuvien vahinkojen varalta, kyseinen toimija voi täyttää vakuutuksen ottamista koskevan velvoitteensa ottamalla vakuutuksen kokonaismäärän perusteella.

Edellä mainitut artiklakohdat osoittavat, että asetus on melko vaikeaselkoinen, jonka johdosta sitä olisi hyvä avata myös määräyksessä. Se ei lisäksi kerro täsmällisesti vastuun sisältöä, koska siinä viitataan korvausvastuun osalta myös Montrealin yleissopimukseen. Asetus ei varsinaisesti ota huomioon miehittämättömällä ilma-aluksilla tehtävää toimintaa ja on ennemminkin tarkoitettu koskemaan ihmisiä ja tavaroita kuljettavia ilma-aluksia.

Lisäksi asetuksen vaatimus minimivakuutusmäärästä on melko alhainen. Tästä syystä olisi hyvä tuoda RPA-toimijoille esille vakuutusmäärävaatimukset ja se, että vahingon aiheuttaneen tahon korvausvastuu voi olla tilanteesta riippuen suurempikin. Kaikkia vahingonkorvausvastuita ei myöskään ole mahdollista kattaa vakuutuksella. FK esittää, että vastuuvakuutuksesta voisi tehdä myös erillisen ohjeen<sup>1</sup>.

Kansallisessa lainsäädännössä ilmailulaissa (864/2014) säädetään vahingonkorvausvastuusta ja vakuutuksista. Ilmailulain 136 §:n mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä ovat huolimattomuudestaan riippumatta yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta kyseisessä ilma-aluksessa. Ilmailulakiin verrattuna määräyksestä ei käy ilmi, kuka tai ketkä ovat vahingonkorvausvastuullisia osapuolia RPA-toiminnassa.

Ilmailulain 138 §:ssä viitataan ilmailun vakuutusasetukseen ja 139 §:ssä säädetään kansallisista vakuutusvaatimuksista. Tässä pykälässä mm. todetaan, että vastuuvakuutuksen ehdot eivät saa mahdollistaa vakuutuksen keskeytymistä ennen vakuutuskauden loppua tai keskeytyksestä ilmoittamista Trafille. Määräyksessä voitaisiin ottaa kantaa myös ilmailulain vakuutusvaatimuksiin, sillä nyt jää epäselväksi, soveltuvatko nämä vaatimukset miehittämättömiin ilma-aluksiin.

## 2 Määräysluonnos

Määräysluonnoksesta ei käy selkeästi ilmi, että miehittämättömän ilma-aluksen käyttö on aina ammattimaista toimintaa, johon liittyy ankara vastuu ja pakollinen vastuuvakuutusvaatimus. Vastavuoroisesti määräyksessä voitaisiin vielä selkeämmin todeta, että lennokkitoiminnalla tarkoitetaan harrastetoimintaa, jota ei koske pakollinen vastuuvakuutusvaatimus.

Määräyksen kohdassa 3.1 todetaan, että miehittämättömän ilma-aluksen lentoonlähtömassa saa olla enintään 25 kg ja ulkosalle kokoontuneen väkijoukon tai asutuskeskuksen tiheästi asutun osan yläpuolella lennättäminen sallitaan vain silloin, kun miehittämättömän ilma-aluksen suurin lentoonlähtömassa on 7 kg. Turvallisuusarvioinnissa todetaan lisäksi, että alle 200 g painoiset laitteet jätetään määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle, mutta tästä ei ole mainintaa määräysluonnoksessa. Määräyksestä ei käy ilmi, onko ilma-aluksen painolla jotain merkitystä vakuutuksen kannalta. Kansainvälisten vastuuvakuuttajien arvio on ollut, että suurten eli 7-25 kg:n kokoisten laitteiden vakuuttaminen on vaikeaa. Vakuutusturvaa on toistaiseksi kehitetty lähinnä pienelle (0,2-2 kg) ja keskikokoiselle (2-7 kg) painoluokalle.

<sup>1</sup> Ks. esim. Trafifin ohje rautatieliikenteen harjoittajan vastuuvakuutuksesta (TRAFI/30278/03.04.02.01/2010).



Toiminnan riskienhallintaan on kiinnitettävä paljon huomiota ja FK pitää hyvänä kattavan turvallisuusarvioinnin vaatimista silloin, kun miehittämätöntä ilma-alusta lennätetään ulkosalle kokoontuneen väkijoukon tai asutuskeskuksen tiheästi asutun osan yläpuolella.

### 3 Tilanne Suomessa

Suomen markkinoilla ei tällä hetkellä toimi yhtään sellaista vakuutusyhtiötä, joka toimisi ilmailuvastuuvakuutusten parissa, sillä lentoliikenteeseen liittyvä vakuutustoiminta on kansainvälisesti eriytynyt omaksi alakseen. Lentoyhtiöt ostavat vakuutuksensa suoraan kansainvälisiltä markkinoilta.

Suomessa on miehittämättömien ilma-alusten kannalta tarjolla yrityksille toiminnan vastuuvakuutuksia, joiden korvauspiiristä on nimenomaisesti rajoitettu ilmailua koskevat vastuut pois. Toiminnan vastuuvakuutusten vuosittaiset vakuutusmäärät eli suurimmat mahdolliset korvausmäärät ovat normaalisti 500 000 – 1 000 000 euroa.

RPA-toimintaa varten ei siten tällä hetkellä ole tarjolla vakuutustuotteita. Jokainen FK:n jäsenyhtiö harkitsee omalta osaltaan, alkaako se tarjota tähän toimintaan soveltuvaa vakuutusturvaa. FK katsoo kuitenkin, että harrastekäytössä olevien lennokkien vakuuttaminen olisi mahdollista hoitaa kotivakuutusten kautta.

Miehittämättömät alukset tulevat todennäköisesti muuttamaan liiketoimintamalleja monilla sektoreilla, niin myös vakuutustoiminnassa. Kaupallisen käytön odotetaan lisääntyvän nopeasti ja kasvava käyttö luo lukuisan määrän uusia vastuukysymyksiä. Suomalainen vakuutusala on kiinnostunut luomaan omalta osaltaan edellytyksiä toiminnan kehittämiseksi.

FINANSSIALAN KESKUSLIITTO