

Työpaja miehittämättömistä ilma-aluksista 12.6.2019; liikenne- ja viestintäministeriön lakihanke ilmailulainsäädännön uudistamiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 12.6.2019 lennokkiharrastajille työpajamuotoisen kuulemis-tilaisuuden, jonka tavoitteena oli selvittää suomalaisen lennokkitoiminnan luonnetta ja sääntelytarpeita. Työpajassa keskusteltiin mm. lennättäjälle kansallisesti asetettavista ikärajoista, lennökkikerhojen toimintaperiaatteista ja lennokkien vakuutustarpeista. Työryhmän kutsu kattoi laajasti eri toimijat, niin harrastajat, ammattilaiset kuin viranomaiset. Työpajassa oli noin 30 osallistujaa pääasiassa lennökkikerhoista, mutta myös lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ANS Finlandista, Rajavartiolaitokselta, raketteja lennättävästä Suomen Avaruustutkimusseurasta sekä kaupalliselta puolelta Aeromon Oy:stä. Osanottajalistasta puuttui kuitenkin sellaiset tahot, jossa lennokkeja tehdään ja lennätetään nuorisotyöpainotteisesti. Työpajan yhteenveto lähetettiin työpajaan osallistuneille kirjallisesti kommentoitavaksi ja täydennyksiä saatiin Finanssiala ry:stä sekä nuorten lennokkitoiminnan edustajalta Heikki Marttilalta ja Valkeakosken RC:n edustajalta Heikki Kangasniemeltä.

Paikallaolijat:

1. Amanda Aalto, Finanssiala ry
2. Iiro Keski-Väli, Air Navigation Systems Finland Oy
3. Saku Nyman, Hämeenlinnan Seudun 4-H lennökkikerho
4. Markku Hokkanen, Mallilennokit ry
5. Matti Manninen, Polyteknikkojen Ilmailukerho ry
6. Juhani Kangasniemi, RPAS Finland ry
7. Tero Salminen, SIL ry (lennokkitoimikunta)
8. Laura Suomi, Suomen Lähetylentäjät MAF ry
9. Heikki Kangasniemi, Valkeakosken RC
10. Aki Nieminen, Lennokit.net –keskustelufoorumien perustaja
11. Vesa-Pekka Murtovaara, Aeromon
12. Hannu Kunttu, Turun Lennokkisura
13. Joni Nieminen, DRONE-osaaja –hanke, TAMK
14. Mika Sandström, Rajavartiolaitos
15. Juha Silvennoinen, SIL ry (edunvalvonta)
16. Jukka Hannola, Liikenne- ja viestintävirasto
17. Ari-Pekka Repo, SIL ry (dronetoimikunta)
18. Mika Jalava, Suomen Avaruustutkimusseura
19. Erkki Lusto (mm. Turun Lennokkiseura, Aces Finland)
20. Erkki Arima, Loviisan Ilmailijat ry
21. Antti Taskinen, RC-Nummela
22. Heikki Marttila (tausta nuorten lennokkitoiminnassa)
23. Timo Pellikka, Järvenpään ilmailukerho
24. Hannu Kukkonen
25. Miika Linnapuomi, FPV Finland
26. Petri Kantola, Porvoon Lennokkikerho
27. Juha Tervonen, Liikenne- ja viestintäministeriö
28. Henri Hohtari, Liikenne- ja viestintävirasto

Työpajat:

1. Miehitämättömien ilma-alusten lennättämisen ikärajat ja vakuuttaminen

Lennättämisen ikärajat

Säädöstausta

Ikärajoja koskevan työpajan alussa osallistujille kerrottiin se miehitämättömän ilmailun ikärajoja koskeva kansallinen liikkumavara, jonka puitteissa voidaan tehdä kansallisesti valintoja lainsäädännön sisällöstä. Miehitämättömän ilmailun ikärajoista ei tällä hetkellä ole sääntelyä. EU-tasolta on kuitenkin tullut uutta sääntelyä, jossa miehitämättömän ilmailu jaetaan kolmeen kategoriaan: Avoin, erityinen ja sertifioitu. EU-sääntelyn mukainen lähtökohta miehitämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajalle on 16 vuoden ikäraja avoimessa ja erityisessä kategoriassa. Komission täytäntöönpanoasetus antaa kuitenkin jäsenvaltiolle mahdollisuuden alentaa riskiperusteisesti ikärajaa avoimessa kategoriassa neljällä ja erityinen –kategoriassa kahdella vuodella. Tämä tarkoittaisi sitä, että avoimessa kategoriassa voitaisiin alimmillaan säätää 12 vuoden ikärajava. Erityinen-kategoriassa alhaisin mahdollinen ikäraja on puolestaan 14 vuotta.

Ikärajaa ei kuitenkaan edellytetä, jos ilma-aluksen kauko-ohjaus tapahtuu sekä ikäraja-vaatimuksen täyttävän sekä muut asetuksessa määritellyt vaatimukset täyttävän henkilön suorassa valvonnassa. Näin siis säädettyä ikärajaa nuorempikin henkilö voi kauko-ohjata miehitämättömiä ilma-aluksia, jos sitä valvoo ikäraja-vaatimuksen (ja muut edellytykset) täyttävä henkilö, eli niin sanottu valvoja. Valvojan iästä ei ole asetuksessa määrätty erikseen. Toisin sanoen, mikäli kansallisesti päädytään laskemaan avoimen ja erityinen -luokkien kauko-ohjaajien alaikärajaa, lasketaan samalla lähtökohtaisesti myös valvojaksi soveltuvan henkilön ikärajaa. Operaattorille, eli miehitämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjälle, ei ole säädetty asetuksessa ikärajaa.

Työpajan tulokset

Keskustelua käytiin edellä kuvattujen tietojen pohjalta. Erityisesti pyrittiin selvittämään työpajaan osallistuneiden käsitystä siitä:

- halutaanko Suomessa käyttää EU-asetuksen mahdollistama kansallinen poikkeaminen asetuksen mukaisesta vähimmäisikärajasta eli halutaanko Suomessa ottaa käyttöön tätä alhaisempi ikäraja?
- onko kauko-ohjaajan iällä merkitystä toiminnan turvallisuuteen?

Lähtökohtaisesti kaikki työpajaan osallistuneet kannattivat kansallisen liikkumavaran käyttämistä kokonaisuudessaan. Sekä avoimen että erityinen -kategorian osalta katsottiin, että ikärajan tulisi olla EU-sääntelyn mahdollistamista vaihtoehtoista alhaisin. Osallistujat toivat esiin erilaisia rinnastuksia muihin ikärajoin. Yksityislentäjän lentolupakirja on esimerkiksi mahdollista saada 17 vuoden ikäisenä, mutta lentää voi jo 16 vuotiaana (ei tosin yksinlentoja). Tällaisella lentolupakirjalla on jo mahdollista kuljettaa muita ihmisiä ja riskit ovat siis huomattavasti suuremmat kuin miehitämättömän ilma-aluksen kauko-ohjauksessa. Samoin tuotiin esille, että moottorivenettä saa ohjata 15-vuotias ja moottoriveneissä voi olla huomattava massa ja nopeus. Myös tähän siis katsottiin sisältyvän suurempi riski kuin miehitämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen.

Muuhun toimintaan sovellettavien ikärajojen lisäksi esille tuotiin vähimmäisikärajakeskusteluun vaikuttavana tekijänä myös rikosoikeudellinen vastuu, joka Suomessa alkaa 15-vuotiaana. Työpajassa käytiin myös vastuu –keskustelua laajemmin, erityisesti asetuksessa tarkoitetun valvojan osalta.

Esille nousi kysymys esimerkiksi siitä, että jos ikäraja asetetaan 12 ikävuoteen ja tämä 12-vuotias voi toimia nuoremman 10-vuotiaan henkilön valvojana, niin kuka kantaa vastuun siinä tapauksessa, että jotakin vahinkoa tapahtuu tai sattuu onnettomuus? Kyseessä on tällöin alaikäinen valvoja, joka ei vielä ole rikosoikeudellisessa vastuussa.

Työpajassa tuotiin lisäksi esille, että sääntelyn määrään ja ikärajojen asettamiseen vaikuttaa myös valvojan todellinen vastuu toiminnasta, jonka tällä hetkellä katsottiin olevan hieman epäselvä. Esille tuotiin myös se seikka, ettei liian nuoria henkilöitä tulisi asettaa juridiseen vastuuseen, kun hän toimii valvojana toisen henkilön kauko-ohjaukselle. EU-tason sääntelyä siitä, että vaatimukset täyttävän kauko-ohjaajan suorassa valvonnassa tapahtuva lennättäminen olisi mahdollista kaiken ikäisille, kannatettiin. Esille tuotiin myös ajatus siitä, että valvojan ikäraja voitaisiin asettaa 15 ikävuoteen, paitsi silloin kun kysymys on lentoonlähtömassaltaan alle 250 kiloa painavasta laitteesta.

Työpajassa tuotiin esille lentokerhotoiminnan jatkuvuus ja tulevaisuus osana ikäraja-keskustelua. Keskusteluissa tuotiin esiin, että lennättämisen ikärajoista keskusteltaessa tulisi huomioida ilmailuharrastuksen kiinnostavuus ja harrastaminen nuorella iällä. Tällä hetkellä nuoret muodostavat ison osan lentokerhojen jäsenistöstä ja ikärajan nostaminen 16 ikävuoteen voisi tältä osin olla haitaksi lentokerhojen toiminnalle tai ainakin jossain määrin rajoittaa niiden jäsenistöä. Samoin tuotiin esille huoli siitä, miten lentokerhoille saadaan uusia jäseniä, jos ikärajaksi asetetaan 16 vuotta. Nuorempia on helpompi houkuttaa uuden harrastuksen pariin ja he myös helpommin innostuvat toiminnasta ja lentokerhoharrastus on luultavasti huomattavasti houkuttelevampi vaihtoehto 12 vuotiaalle kuin 16 vuotiaalle. Edelleen tuotiin esille se seikka, että lentokerhoharrastusta aloitettaessa kauko-ohjaus on usein valvottua ja ohjattua, mikä osaltaan puoltaisi ikärajan laskemista 16 ikävuodesta. Uusien ikärajavaatimusten todettiin olevan monessa mielessä keinotekoisia. Muun muassa alkeislennokkeja (esimerkiksi vapaastilentäviä) rakennetaan noin 10 ikävuodesta alkaen. Vapaastilentävien kilpailuluokissa ikärajat ovat alle 15 vuotta ja vanhemmat. Toka-kilpaluokissa on perinteinen ikäraja, eli 16 vuotta.

Ikärajasta keskusteltaessa tuotiin esille myös kauko-ohjattavan laitteen koko ja automaation taso. Mitä suuremmasta laitteesta on kysymys, sitä suuremmat yleensä ovat myös riskit. Samoin, jos kyseessä on nopea laite, voivat riskit olla suuremmat. Toisaalta tuotiin esille myös se, ettei aivan suurimpia laitteita yleensä annetakaan vasta-aloittaneen 12 vuotiaan kauko-ohjattavaksi. Alalle on myös syntynyt jonkin verran itsesääntelyä tai lentokerhoilla saattaa olla joitain omia sääntöjä. Vapaastilentävien lennokkien sääntöjen vaatimat painorajat ovat puolestaan merkittävästi erilaiset kuin työpajassa oli esillä. Vapaastilentävä lennokki painaa noin 200 grammasta vajaaseen kiloon. Verratessa vahinkoriskiä multikopteriin tai radio-ohjattavaan lennokkiin, voitaneen todeta sen olevan vapaastilentävällä lennokilla pienempi pienemmästä lentonopeudesta johtuen.

Työpajassa keskusteltiin myös siitä, mikä merkitys iällä on ylipäänsä riskien syntymiseen ja yhteys henkilön iän ja riskien syntymisen välillä asetettiin vahvasti kyseenalaiseksi. Esille nostettiin esimerkiksi koulutuksen merkitys. Ikää ei pidetty yhtä ratkaisevana, kuin kauko-ohjaajan teknistä osaamista ja koulutusta. Yleisesti tuotiin esille se näkemys, että nuorilla tarvittava tekninen osaaminen on yleisesti ottaen hyvä ja jopa parempi, kuin varttuneemmilla kauko-ohjaajilla. Samoin lentämispaikka ja asenne kauko-ohjaukseen olivat seikkoja, jotka nostettiin esiin riskitekijöinä, joihin kauko-ohjaajan ikä ei sinänsä vaikuta. Työpajassa korostettiin sitä, että kauko-ohjaajalta edellytetään pikemminkin kauko-ohjaustapahtuman ymmärtämistä kokonaisuutena kuin tiettyä ikää.

Vakuutukset

Säädöstausta

Vakuutuksia koskevan osuuden alussa osallistujille kerrottiin se miehittämättömän ilmailun vakuuttamista koskeva kansallinen liikkumavara, jonka puitteissa voidaan tehdä kansallisia valintoja lainsäädännön sisällöstä.

Aikaisemmin EU:n vakuutusasetuksen (785/2014) näkökulmasta tilanne on ollut selkeä. Ilma-aluksiin on sovellettu vakuutusasetusta, lennokkeihin puolestaan ei, elleivät ne ole ylittäneet asetuksessa mainittua 20 kilon rajaa. Nyt kaikkien miehittämättömien ilma-alusten muuttuessa yksinkertaisesti UAS-laitteiksi, vakuutusasetusta ei enää sovelleta alle 20 kg painaviin ilma-aluksiin, eli kolmatta osapuolta suojaavat vastuuvakuutukset eivät olisi enää pakollisia suurimmassa osassa kaupallisia operaatioita. Jäsenvaltiot voivat kyllä halutessaan säätää kansallisessa lainsäädännössä mahdollisista pakollisista vakuutusvaatimuksista miehittämättömässä ilmailussa. EU-vakuutusvaatimus kohdistuu ilma-alukseen, mutta nyt velvollisuus voidaan säätää koskemaan siis myös lennättäjää tai operaattoria.

Tältä pohjalta käytiin yleistä keskustelua vakuuttamisesta.

Työpajan tulokset

Työpajassa ei syntynyt selkeää näkemystä siitä, tulisiko miehittämättömille ilma-aluksille asettaa vakuutuspakko ja keitä vakuuttamisvelvollisuuden tulisi koskea (harraste vs. kaupallinen toiminta). Keskustelussa lähdettiin liikkeelle siitä, minkälaisia vakuutuksia tällä hetkellä on olemassa. Kotivakuutuksissa on yleensä suljettu ilmailutoiminta vakuutuksen ulkopuolelle, mutta itse miehittämättömät ilma-alukset saattavat kuulua kotivakuutuksen piiriin. Tästä ei kuitenkaan ole varmuutta. Keskustelua käytiin myös siitä, tulisiko miehittämättömät ilma-alukset vakuuttaa laitekohtaisesti vai olisiko järkevämpää, että vakuutus kytkettäisiin henkilöön (jolloin henkilön omistamat laitteet kuuluisivat kaikki vakuutuksen piiriin). Kotivakuutuksen osalta tuotiin esille ongelmana mm. se, että jos laitteita on useampia, niitä on vakuutuksen näkökulmasta saatettu käsitellä kokoelmana, joka vaatisi oman vakuutuksensa. Toisaalta tuotiin esille, että laitteita on pidetty (ainakin joiltain osin) elektronikkana, jolloin vakuutus ei välttämättä myöskään ole ollut riittävä. Omaisuus on kuitenkin turvattu silloin, kun lennokkeja säilytetään kotona. Kotivakuutuksen omaisuusvakuutus ei yleensä kata lennokeille niiden käytössä tapahtuvia vahinkoja (suljettu vakuutusehdoissa ulkopuolelle). Useimmiten omaisuusvakuutus kuitenkin kattaa harrastusvälineet ja yksityishenkilön käytössä olevaa lennokkia pidetäänkin lähtökohtaisesti harrastusvälineenä. Tällöin ne on turvattu esimerkiksi tulipalon varalta silloin kun niitä säilytetään kotona. Jos taas lennokkeja on useita, ja niitä pidetään kokoelmana, voi vakuutuksenottajalla olla tarve vakuuttaa kokoelma erikseen.

Suomen ilmailuliiton kautta on tällä hetkellä mahdollista saada vakuutus, joka kattaa vahingot kolmansille osapuolille sattuneista vahingoista. Tämä mahdollisuus on varattu ilmailuliiton jäsenille ja kyse on toissijaisesta ryhmävakuutuksesta. Ilmailuliiton vakuutus siis tulee silloin ajankohtaiseksi, kun henkilön omat vakuutukset eivät ole riittäviä (eivät kata vahinkoa). Isona ongelmana tuotiin esille se, että ilman jäsenyyttä jossakin ryhmässä (jonka kautta on mahdollista saada vakuutus) on henkilön vaikea saada vakuutusyhtiöiltä vastuuvakuutusta, joka kattaisi miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjauksesta kolmansille aiheutuneet vahingot. Tällaisia vakuutustuotteita koettiin olevan markkinoilla hyvin vähän ja tuotiin esille, että ne ovat kalliita harrastustoimintaa varten. Erilaisten ryhmävakuutusten kehittämistä pidettiin kuitenkin kannatettavana.

Lennokkien vakuutusasioista todettiin, että lennökkikerho vastaa vain kerhon itse järjestämästä toiminnasta kerhon lennätyspaikalla. Käyttäjät voisivat esimerkiksi olla ryhmävakuutettuja tietyllä kentällä lennättämiseen. Suomen ilmailuliiton jäsenvakuutus kattaa Suomen ilmailuliiton alaisten

lennokkikerhojen järjestämät tilaisuudet. Joillakin kerhoilla on myös oma vastuuvakuutus. Kilpaurheilun tai sen harjoittelu ei kuulu vakuutuksen piiriin. Lennokkitoimintaan on ylipäänsä koettu vaikeaksi saada vakuutuksia vakuutusyhtiöiltä, ja asiaan kaivattaisiin lisää selkeyttä. Tiedossa ei esimerkiksi ole, että Suomessa yksityishenkilöille olisi myönnetty erillisiä lennokkitoimintaan tarkoitettuja vastuuvakuutuksia, jotka kattaisivat lennokkitoiminnasta kolmannelle aiheutetut vahingot. Sen sijaan yksityishenkilöiden lennokkitoiminnan osalta on olemassa kotivakuutuksia, joihin sisältyvät vastuuvakuutukset voivat vakuutusehdoista ja niiden tulkinnasta riippuen kattaa myös näitä vahinkoja. Kerhoille ja yrityksille miehittämättömien ilma-alusten/lennokkien kolmansille osapuolille aiheutuvia vahinkoja korvaavia vastuuvakuutuksia puolestaan on jonkin verran olemassa. Lisäksi ehdotettiin, että ilma-alukseen kohdistuvan vakuutuksen sijaan vakuuttaminen tulisi kytkeä ilma-alusta lennättävään henkilöön. Samoin tuotiin esille, että vastuuvakuutuksen tulisi olla voimassa myös silloin, kun kyse on ilma-aluksen kauko-ohjauksen harjoittelusta tai miehittämättömällä ilma-aluksella kilpailemisesta. Lisäksi ehdotettiin, että vastuuvakuutuksen ehdot noudattelisivat soveltuvin osin ilmailulain säännöksiä sekä kansallisen harrasteilmailun pääjärjestön (SIL) ehtoja muun muassa kilpailupaikan turvaohjeista.

Työpajassa kuitenkin tuotiin esille se huoli, että tällä hetkellä vakuutusmaailma ei ole valmis siihen, että lainsäädännössä asetettaisiin velvollisuus vakuutuksen ottamiseen. Tämä saattaisi johtaa tilanteeseen, jossa lainsäädännössä asetettaisiin kaikelle miehittämättömälle ilmailulle velvollisuus ottaa vakuutus, mutta vakuutusmarkkinat eivät tarjoaisi vakuutusta kaikelle miehittämättömälle ilmailulle. Toisaalta tuotiin esille, että yritystoiminnassa tapahtuvaan toimintaan on tällä hetkellä jo myönnetty vastuuvakuutuksia ja että vakuutusmarkkinat saattavat joustaa ja luoda uuden vakuutustuotteen, jos kysyntä sille on olemassa.

2. Miehittämättömien ilma-alusten ja lennokkien lennättäminen lentokerhoissa

Säädöstausta

Työpajan alussa osallistujille selostettiin lyhyesti EU-sääntelystä johtuva kansallinen liikkumavara lentokerhoja koskevan sääntelyn suhteen.

Miehittämättömiä ilma-aluksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 johdanto-osassa todetaan, että perinteisen lennokkitoiminnan turvallisuustaso lentokerhoissa ja yhdistyksissä on ollut hyvä, joten niiden olisi sallittava jatkaa toimintaansa entiseen tapaan jo käytössä olevien parhaiden käytäntöjen mukaisesti. Asetuksessa lennokit kuitenkin katsotaan miehittämättömiksi ilma-aluksiksi, ja kansallisessa sääntelyssä aiemmin käytetty jako käyttötarkoituksen mukaan (harrastus- vs. ammattikäyttö) on poistunut. Perinteiselle lennokkitoiminnalle kerhoissa asetus antaa tiettyjä helpotuksia esimerkiksi lennättäjälle asetetun ikärajan suhteen.

Kauko-ohjaajien vähimmäisiästään säädetään asetuksen 9 artiklassa. Sen mukaan avoimen tai erityiskategorian miehittämättömän ilma-alusjärjestelmää käyttävän kauko-ohjaajan on oltava vähintään 16-vuotias. Artiklan 3 kohdan mukaan ikärajaa voidaan kuitenkin alentaa kansallisesti avoimessa kategoriassa enintään neljällä vuodella ja erityisessä kategoriassa enintään kahdella vuodella. Toisaalta 2 kohdan c alakohdan mukaan vähimmäisikä ei vaadita, jos lennätys tapahtuu tietyt vaatimukset täyttävän kauko-ohjaajan suorassa valvonnassa. Artiklan 5 kohta mahdollistaa lisäksi kansallisesti muun vähimmäisiään määrittelyn lennokkikerhoissa ja -yhdistyksissä toimiville kauko-ohjaajille. Asetuksen 16 artikla kuitenkin edellyttää, että tällaista poikkeusta varten lentokerholla on oltava viranomaisen myöntämä lupa.

Työpajan tulokset

Työpajassa saatu vahva viesti oli, että lennokkitoiminnassa ikärajoja ei pidetä tarpeellisina. Kerhoissa toimii kaiken ikäisiä harrastajia aina nelivuotiaista eläkeläisiin, eikä ikä ole turvallisuuden kannalta ratkaiseva tekijä. Nuorisotoimintaa on lennokkikerhoissa paljon, arviolta 20 % jäsenistöstä on lapsia ja nuoria. Lapset ja nuoret harrastavat yleensä edullisilla, pienillä ja kevyillä laitteilla, joista ei aiheudu vaaraa. Lennättäminen tapahtuu lisäksi sekä huoltajan tai kouluttajan valvonnassa. Lennokkiharrastuksen turvallisuuteen vaikuttavat ennen kaikkea laitteen paino, onko se ohjattavissa vai ei, sekä lennätysalue. Mahdollisten vaaratilanteiden syynä ovat lähinnä tietämättömyys, piittaamattomuus tai kaluston tekninen vika. Pienetkin vahingot ovat tapahtuneet enimmäkseen 50 – 70-vuotiaille, mikä korostaa ikärajojen epäolellisuutta turvallisuuden kannalta.

Ikärajoista keskusteltiin myös lennätystä valvovan henkilön osalta. Valvovan henkilön vähimmäisiäksi sopivana pidettiin esimerkiksi 15 vuoden ikää, joka on myös rikosoikeudellisen vastuun alaikäraja. Lisäksi tuotiin esiin, että lennokkitoiminnan turvallisuustaso Suomessa on erittäin hyvä – yhtäkään onnettomuutta tai vakavaa vaaratilannetta ei ole sattunut 40 vuoteen. Ongelmia voivat joskus aiheuttaa nopeasti ja matalalla lentävät miehitetyt ilma-alukset, jos niistä ei saada ennakoilmoitusta. Tällaista toimintaa harjoittavat esimerkiksi Rajavartiolaitoksen ilma-alukset ja lääkäriheliokopterit. Jos lähestyvistä ilma-aluksesta saadaan tieto etukäteen, lennokit otetaan alas. Asiaa auttaisi, jos ilmailukartoissa olisi tieto kaikista lennokkien lennätyspaikoista, jolloin miehitettyjen ilma-alusten lentäjät muistaisivat ja huomaisivat paikat paremmin.

Lisäksi työpajassa tuotiin esiin, että lennätystoiminta ja lennätyskulttuuri ovat hyvällä tasolla lennokki- ja lentokerhoissa. Lennättäjien on tunnettava ilmailuun liittyvät määräykset ja noudatettava niitä. Lisäksi myös lennokki- ja lentokerhojen tulee implementoida annetut määräykset niiden omiin sääntöihin. Sääntöjä tulee päivittää silloin, kun uusi määräyksiä annetaan. Monissa lennokkikerhoissa on jäsenilleen pakollinen turvakoulutus. Niillä on omat säännöt, joita myös hyvin noudatetaan. Kerhossa yhteisöllisyys, ryhmäkuri ja toisilta oppiminen edistävät hyvää turvallisuuskulttuuria. Lennokkikerhojen ohjatussa toiminnassa jäsenillä on hyvä motivaatio hoitaa asiat sääntöjen mukaan niin, että toiminta lennätyspaikalla pysyy asiallisena ja sujuvana. Koska lennokkitoiminnan turvallisuudessa ei ole ollut ongelmia, siihen ei haluta ylimääräisiä rajoituksia. Komission täytäntöönpanoasetuksessa säädetyistä kauko-ohjaajan koulutusvaatimuksista todettiin, että näitä koulutuksia voisivat järjestää Suomen Ilmailuliitto ry:n jäsenkerhot. Viime aikoina yleistynyttä kuvauskopterien lennätystä pidetään paljolti eri tyyppisenä toimintana kuin perinteistä lennokkiharrastusta muun muassa siksi, että multikoptereita lennätetään enimmäkseen yksin. Lisäksi tuotiin esille, että lennättäjillä tulisi olla lupa käyttää virallista lennätyspaikkaa, jonka käyttämiseen luvan myöntää lennätyspaikasta vastaava lennokki- tai lentokerho.

Lisäksi todettiin, että Liikenne- ja viestintäviraston lennokkeja ja miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva määräys antaa lievennyksiä vapaastilentäville lennokeille. Tätä toivottiin myös jatkossa. Kerhoissa annetun opastuksen ja lajin luonteesta johtuen on omaksuttu turvallinen lennättäminen. Myös lajin harrastajamäärän pienuudesta johtuen riskit ovat pienet. Ikärajojen avulla ei katsottu voivan poistaa lennättämisen riskejä. Opastuksen lennättämiseen katsottiin olevan tehokkaampi keino riskien vähentämiseen. Vaaratilanteita on syntynyt, kun vapaastilentävien lennokkien kilpailun yhteydessä suljetulle ja asiallisesti merkitylle kiitoradalle on laskeutunut lentokone tai se on noussut siltä.

Lisäksi tuotiin esille toive siitä, että siimaohjattavat lennokit rajattaisiin ulos mahdollisimman laajasti ilmailua koskevista määräyksistä ja niiden lennättäminen sallittaisiin kaiken ikäisille. Siimaoh-

jattavissa lennokeissa on kyse sellaisista lennokeista, joita ohjataan kahdella ohjauslangalla. Ohjauslangan pituus on 12-23 metriä ja lennokkien on mahdollista lentää maksimissaan halkaisijaltaan noin 50 metrin ympyrää. Ohjaaja ohjaa siimaohjattavaa lennokkia kädessään olevalla ohjauskahvalla mekaanisesti. Siimaohjattavia lennokkeja ei voida pitää samankaltaisina kuin esimerkiksi maanos- ja sulkupalloja, leijoja ja muita maahan pitkällä kiinnityselimellä ankkuroituja leijuja tai lentäviä laitteita, sillä siimaohjattavien lennokkien lentokorkeus on huomattavasti matalampi kuin edellä lueteltujen.