

AIR M16-1: Kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuusvalvonta

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Lentokelpoisuuden tarkastustodistusten myöntämistä ja uudistamista koskevaa ilmailulain (864/2014) 40 §:ää on 31. joulukuuta 2021 alkaen muutettu siten, että tarkastustodistuksen voi antaa paitsi Liikenne- ja viestintävirasto itse, myös sen valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja. Lentokelpoisuustarkastajaksi voidaan valtuuttaa lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, huolto-organisaatio tai muu koti- tai ulkomainen asiantuntija, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Tarkoituksena on mahdollistaa kansallisen sääntelyn alaisille ilma-aluksille vastaava menettely kuin se, joka komission huoltotoiminta-asetuksessa¹ sallitaan EU-sääntelyn piiriin kuuluville pienille ilma-aluksille (liitteen Vb kohdat ML.A.901 ja ML.A.903). Aikaisemman lain mukaan lentokelpoisuustarkastuksia voi tehdä ja todistuksia myöntää yksinomaan virasto itse tai sen apunaan käyttämä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio.

Tämä määräys sisältää tarkemmat vaatimukset edellä mainittujen organisaatioiden ja asiantuntijoiden suorittamille lentokelpoisuustarkastuksille. Määräys koskee kansallisen sääntelyn alaisia ilma-aluksia, joita ovat EASA-asetuksen² liitteessä I tarkoitettut ilma-alukset sekä sellaiset ultrakevyet ilma-alukset, joiden osalta on otettu käyttöön EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa sallittu kansallinen poikkeus eli ultrakevyiden ilma-alusten painorajan nosto.

EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle ja siten kansallisen sääntelyn piiriin jäävät myös valtion ilma-alukset. Ilmailulain mukaan kuitenkin Rajavartiolaitoksen käytössä olevien ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastaa ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukset myöntää tai uudistaa joko Liikenne- ja viestintävirasto tai Rajavartiolaitos viraston valtuuttamana. Muilta osin Rajavartiolaitoksen ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksiin sovelletaan tätä määräystä, lukuun ottamatta kohdassa 7.2 määrättyä tarkastustodistuksen voimassaoloaikaa. Muilla valtion siviili-ilmailun toimijoilla ei Suomessa ole käytössään miehitettyjä ilma-aluksia.

Muutetun määräyksen säädösperustana on ensinnäkin ilmailulain 33 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien suunnittelusta, valmistuksesta, varustuksesta, ominaisuuksista sekä huollosta samoin kuin hyväksyntää varten vaadittavien tarkastusten ja kokeiden sisällöstä ja muusta järjestelystä. Toiseksi määräys perustuu ilmailulain 39 §:ään, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentokelpoisuuden toteamiseksi ja valvomiseksi tarkempia teknisiä ja menettelyä koskevia määräyksiä tekemistään lentokelpoisuustarkastuksista sekä organisaation tai asiantuntijan Liikenne- ja viestintäviraston apuna tekemien lentokelpoisuustarkastusten sisällöstä ja järjestelystä.

¹ Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1–194)

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1–122)

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään, tai ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailurikkomuksia koskevan ilmailulain 178 §:n perusteella on rangaistavaa mm. lentokelvottomalla tai varustukseltaan puutteellisella ilma-aluksella lentäminen sekä sellaisen työn tekeminen ilman hyväksyntää, johon lain 42 §:n mukaan vaaditaan hyväksyntä. Näistä rikkomuksista on seuraamuksena sakko, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Henkilö- ja organisaatiolupiin sovellettavista hallinnollisista seuraamuksista säädetään ilmailulain 14 luvussa. Niihin kuuluvat huomautus tai varoitus taikka viime kädessä luvan rajoittaminen tai peruutus.

Määräyksen valmistelu

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Hankepääätös määräyksen AIR M16-1 muuttamisesta julkaistiin alun perin jo alkuvuodesta 2017, mutta silloisen ilmailulain perusteella lentokelpoisuustarkastusten siirtäminen muun kuin viranomaisen tehtäväksi ei ollut mahdollista. Määräyshanke käynnistettiin uudelleen tammikuussa 2022.

Määräysluonnoksesta järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros 16.9. - 18.10.2024, samanaikaisesti ilma-alushuoltajan ja lentokelpoisuustarkastajan kansallisia vaatimuksia koskevan määräyksen PEL M3-4 kanssa.

Lausuntopalaute

Lausunnon antoivat Jone Air Oy, Osuuskunta Hyvä Tapa Harrastaa (HTH), Rajavartiolaitos sekä yksi yksityishenkilö. HTH kommentoi mm. koelentämistä koskevia vaatimuksia, ja Rajavartiolaitos totesi, ettei sen ilma-aluksilta vaadita vakuutustodistuksia, minkä vuoksi kyseistä määräyskohtaa tulisi tarkentaa. Saadut lausunnot ja Liikenne- ja viestintäviraston vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommenttikoosteesta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutos ja sen taustalla oleva lakimuutos mahdollistavat lentokelpoisuustarkastusten suorittamisen entistä useammille tahoille, joten lentokelpoisuustarkastajien saatavuus voi parantua. Ensi vaiheessa lentokelpoisuustarkastajien valtuuttaminen ja sitä koskevien hakemusten käsittely voi hieman lisätä viranomaisen työmäärää. Jatkossa määräysmuutos mahdollistaa viranomaisen resurssien tehokkaamman käytön, kun viranomaisen tarkastajat voivat keskittyä ilma-alusten ensimmäisiin lentokelpoisuustarkastuksiin sekä suurten muutostöiden, vauriokorjausten tai perushuollon ym. jälkeen tehtäviin tarkastuksiin, siirtäen tavanomaiset määrävälein tehtävät lentokelpoisuustarkastukset valtuutettujen toimijoiden tehtäväksi. Yksittäisen lentokelpoisuustarkastajan valtuuttamisen yhteydessä Traficom perii 200 euron maksun näyttötyön arvioinnista, ja valtuutuksen uusinta maksaa 50 euroa. Määräysmuutos ei aiheuta tarvetta muuttaa viranomaismaksuja.

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen saaminen määrävälein tehtävässä tarkastuksessa myös nopeutuu, kun lentokelpoisuustarkastuksen voi tehdä ja siitä todistuksen antaa lentokelpoisuuden hallintaorganisaation lisäksi myös huoltoorganisaatio tai huoltomekaanikko suoraan omalla valtuutuksellaan. Aiemmin Traficomien apunaan käyttämät organisaatiot ja asiantuntijat ovat voineet pelkästään antaa suosituksen virastolle lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämiseksi, jolloin prosessi oli kaksivaiheinen.

Ilmailuharrastajille koituu todennäköisesti myös rahallista säästöä, kun heidän ei tarvitse kaikissa tapauksissa enää maksaa erikseen suositusraportista, jonka organisaatio tai asiantuntija antaa ennen viraston myöntämää lentokelpoisuuden tarkastustodistusta. Nykyisellään suositusraportteja on tullut Traficomille noin 100 kpl

vuosittain, ja Traficom itse on tehnyt 40-50 lentokelpoisuustarkastusta vuodessa kansallisen sääntelyn alaisille ilma-aluksille. Lentokelpoisia kansallisen sääntelyn alaisia ilma-aluksia on rekisterissä noin 300. Kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksista Traficom perii 400 euron maksun. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen suositusraporttiin perustuen maksaa 50 euroa, kun ilma-aluksen MTOM on enintään 2 000 kg (kuten useimmilla kansallisen sääntelyn alaisilla ilma-aluksilla), ja 250 euroa, kun ilma-aluksen MTOM on yli 2 000 kg. Jatkossa suositusraporttien määrän odotetaan vähenevän, kun yksittäiset lentokelpoisuustarkastajat voivat antaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia suoraan. He voivat tällöin myös määrittää tarkastuksesta perimänsä maksun.

Kun lentokelpoisuustarkastajien pätevyys arvioidaan asianmukaisesti ennen valtuutuksen antamista, määräysmuutoksella ei ole kielteistä vaikutusta turvallisuuteen. Sen sijaan muutos voi olla omiaan lisäämään turvallisuutta sitä kautta, että lentokelpoisuustarkastuksen tekijän oma vastuu suorittamastaan tarkastuksesta kasvaa.

Määräysmuutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Soveltamisala: Tätä määräystä sovelletaan niihin ilma-aluksiin, jotka suljetaan EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle sen liitteessä I. Näitä ovat esimerkiksi historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset, harrasterakenteiset ja experimental-ilma-alukset, ultrakevytlentokoneet ja autogiroit, sekä liitteessä määritellyn painorajan alittavat purje- ja moottoripurjelentokoneet sekä tilavuusrajan alittavat ilmapallot ja ilmalaivat. Samoin EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ne ilma-alukset, jotka on otettu kansallisen sääntelyn piiriin asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisesti, eli tyyppihyväksymättömät yksi- tai kaksipaikkaiset, enintään 600 kg painavat maalentokoneet ja enintään 650 kg painavat vesilentokoneet, joiden sakkausnopeus on enintään 45 solmua, sekä vastaavasti enintään 600/650 kg painavat helikopterit ja enintään 600 kg painavat purje- ja moottoripurjelentokoneet.

Lisäksi on päivitetty viittaus ilmailulakiin sen osalta, mihin ilma-aluksiin lentokelpoisuutta koskevia vaatimuksia ei sovelleta. Nykyisessä ilmailulaissa asiasta säädetään 9 §:n 2 momentissa. Sen mukaan ilmailulain 2–4 ja 7 luvun säännöksiä ei sovelleta 1) painopisteohjattuihin ultrakevyisiin lentokoneisiin ja moottoroituihin laskuvarjoihin, 2) liitimiin, joiden rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa, eikä 3) muihin ilma-aluksiin, joiden rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa. Tällaisia ilma-aluksia varten on annettu erillinen määräys OPS M2-9, Liitimet.

Kohtaan on lisätty maininta siitä, että Rajavartiolaitoksen ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksista säädetään ja määrätään erikseen. Uudistetun ilmailulain 40 §:n mukaan Rajavartiolaitoksen käytössä olevien ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastaa ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntää tai uudistaa Liikenne- ja viestintävirasto tai Rajavartiolaitos Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamana. Näin ollen Rajavartiolaitoksen ilma-aluksille myöskään määrävälein tehtäviä lentokelpoisuustarkastuksia eivät voi suorittaa valtuutetut lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot, huolto-organisaatiot tai huoltomekaanikot siten kuin määräyksessä muutoin sallitaan. Tämä johtuu siitä, että Rajavartiolaitoksen ilma-alusten tekninen laitteisto ei ole kaikilta osin julkista, joten ulkopuoliselle tarkastajalle ei olisi mahdollista antaa kaikkia lentokelpoisuustarkastuksessa tarvittavia tietoja. Rajavartiolaitoksen ilmailusta annetun määräyksen GEN M1-12 kohdan 3.3 c) mukaan Rajavartiolaitoksen ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastamiseen sovelletaan muutoin ilmailumääräystä AIR M16-1 kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuusvalvonnasta, kuitenkin siten, että 5.4 kohdassa [nyk. 7.2 kohta] mainitun 36 kuukauden sijaan lentokelpoisuuden tarkastustodistus annetaan 12 kuukaudeksi kerrallaan.

Soveltamisalakohdassa tarkennetaan myös, ettei määräystä sovelleta miehittämättömiin ilma-aluksiin. Niistä on annettu EU-asetukset 2019/945 ja 2019/947 sekä valtion ilmailun osalta kansallinen ilmailumääräys OPS M1-35.

Kohta 2, Määritelmät: Lisätty 'harrastemekaanikon' ja 'lentokelpoisuustarkastajan' määritelmät, jotka ovat sisällöltään samat kuin määräyksessä PEL M3-4, Ilma-alushuoltajan ja lentokelpoisuustarkastajan kansalliset vaatimukset. EASA-asetuksen määritelmä on päivitetty koskemaan uudistettua EASA-asetusta (EU) 2018/1139 ja huoltotoiminta-asetuksen määritelmä uudistettua asetusta (EU) 1321/2014. 'Lentokelpoisuustarkastuksen' ja 'lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen' määritelmät on päivitetty vastaamaan sitä, että tarkastuksia voivat tehdä ja todistuksia antaa nykyisen lainsäädännön mukaan paitsi Liikenne- ja viestintävirasto, myös sen valtuuttamat lentokelpoisuuden hallinta- tai huolto-organisaatiot sekä yksittäiset lentokelpoisuustarkastajat.

Kohta 3, Lentokelpoisuuden tarkastajat: Kohdassa 3.1 on eritelty, mitkä organisaatiot ja lupakirjanhaltijat saavat tehdä kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksia ja antaa suorittamansa tarkastuksen perusteella lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen. Tässä vaiheessa muiden kuin Liikenne- ja viestintäviraston suoritettavaksi on tarkoitus siirtää yksinomaan määrävälein tehtäviä lentokelpoisuustarkastuksia. Kohdan a) mukaan tällaisten tarkastusten tekemiseen voidaan valtuuttaa huoltotoiminta-asetuksen osan CAMO tai CAO mukaisesti hyväksyttyjä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita taikka osan 145 tai CAO mukaisesti hyväksyttyjä huolto-organisaatioita. Kohdan b) mukaisesti voidaan valtuuttaa kansallisen sääntelyn alaisia, ilmailulain 35 §:n mukaisesti hyväksyttyjä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita. Kummassakin tapauksessa valtuutuksen laajuus ja annettavat oikeudet rajoittuvat organisaation hyväksynnän tai sen laajennuksen lisäehtojen mukaan. Kohdan c) perusteella lentokelpoisuustarkastuksia voidaan valtuuttaa tekemään myös yksittäinen huoltomekaanikko tai harrastemekaanikko lupakirjansa sisältämien oikeuksien puitteissa.

Kohdassa 3.2 todetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntää tällaiset valtuutukset hakemuksesta. Kohdan 3.3 mukaisesti virasto suorittaa edelleen itse ilma-alusten ensimmäiset lentokelpoisuustarkastukset sekä kohdassa 6 tarkoitetut muut lentokelpoisuustarkastukset. Virasto voi käyttää niissä harkintansa mukaan apunaan edellä tarkoitettuja lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita, huolto-organisaatioita tai yksittäisiä mekaanikkoja. Näihin tehtäviin ei kuitenkaan voi erikseen hakea valtuutusta. Tällaisessa tilanteessa lentokelpoisuustarkastaja voi antaa Liikenne- ja viestintävirastolle suositusraportin, jonka perusteella virasto itse myöntää ilma-alukselle lentokelpoisuustodistuksen, luvan ilmailuun tai lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen.

Kohta 4, Ensimmäinen lentokelpoisuustarkastus: Johdantokappaleesta (kumottavan määräyksen kohta 2.3) on poistettu viittaus harrasterakenteisen ilma-aluksen osalta erikseen määrättyihin asiakirjoihin. Niitä koskevat asiakirjavaatimukset on siirretty tämän määräyksen asianmukaisiin kohtiin määräyksestä AIR M5-2, Harrasterakenteisten ilma-alusten rakentaminen.

Kohta 4.1, Lentokelpoisuusasiakirjat: Kohdasta d) (kumottavan määräyksen kohta 2.3.1 d) on poistettu viittaus suomalaiseen rakennuslupaan, koska harrasterakenteiselle ilma-alukselle ei nykyisen ilmailulain mukaan enää vaadita rakennuslupaa. Kohtiin e) ja d) on siirretty harrasterakenteisen ilma-aluksen asiakirjoja koskevat vaatimukset määräyksestä AIR M5-2.

Kohta 4.3, Käyttöaikoja ja teknistä valvontaa koskevat asiakirjat: Kohtaan a) on lisätty vaatimus siitä, että matkapäiväkirjassa on kuvattava ilma-aluksen siirrettyjen vikojen käsittely. Kohdasta b) (kumottavan määräyksen kohdat 2.3.3 b) 1) ja 2) on poistettu sellaiset teknistä kirjanpitoa koskevat vaatimukset, jotka nykyisin sisältyvät määräykseen AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden

hallinta- ja muutostyövaatimukset. Nämä on korvattu viittauksella kyseiseen määräykseen.

Kohta 4.4, Muut asiakirjat: Kohtaan on tarkennettu, että radiolupa vaaditaan vain jos ilma-alukseen on asennettu luvanvarainen radiolaitte. Tällaisia laitteita ovat esimerkiksi radiotaajuuksia käyttävät suunnistus- ja viestintälaitteet (COM/NAV), kiinteästi asennetut hätäpaikannuslähettimet (ELT) sekä transponderit eli toisiotutkavastaimet. Samoin on tarkennettu, että vakuutustodistus vaaditaan vain pakollisista vakuutuksista. Rajavartiolaitoksen antaman lausunnon perusteella täsmennetään perustelumuihistoon vielä, että ilmailun vakuutusasetuksen (EY) N:o 785/2004 ja ilmailulain mukaiset vakuutusvaatimukset eivät koske valtion ilma-aluksia, ja Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt Rajavartiolaitoksen ilma-alusten vakuutusasiakirjaa koskevan menettelyn sen jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation toimintakäsikirjassa. Uutena asiakirjavaatimuksena on mainittu ilma-aluksen rekisteröimistodistus.

Kohta 5, Määrävälein tehtävä lentokelpoisuustarkastus: Johdantokappaleeseen on tarkennettu, että määrävälein tehtäviä lentokelpoisuustarkastuksia voivat suorittaa Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi myös sellaiset organisaatiot ja henkilöt, jotka virasto on hakemuksen perusteella erikseen valtuuttanut tähän tehtävään. Viimeiseen virkkeeseen on lisätty vaatimus järjestelmien toiminnan kokeilusta.

Kohta 5.2, Käyttöaikoja ja teknistä valvontaa koskevat asiakirjat: Kohtaan on lisätty vaatimus siirrettyjen vikojen luettelosta. Tällä tarkoitetaan matkapäiväkirjan alussa olevaa luetteloa tai välissä olevaa vihkoa (*hold item list*), josta ilmenee myös miten siirretyt viat on käsitelty.

Kohta 5.3, Muut asiakirjat: Kohtaan on tarkennettu, että radiolupa vaaditaan vain jos ilma-alukseen on asennettu luvanvarainen radiolaitte. Rajavartiolaitoksen ilma-aluksille ei vaadita vakuutuksia edellä kohdassa 4.4 mainituin perustein.

Kohta 6, Muut lentokelpoisuustarkastukset: Kohtaan 6.1 on lisätty maininta siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto tekee lentokelpoisuustarkastuksen myös niissä tapauksissa, kun ilma-aluksen lentokelpoisuuden tarkastustodistus ei ole ollut voimassa vähintään kuuteen vuoteen. Lisäksi tämän d) kohdan osalta on kuitenkin jäljempänä mainittu, että viraston suorittamaa tarkastusta ei tällöinkään vaadita, jos vuosihuollon huoltotodisteen ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen antaa hyväksytty huolto-organisaatio. Vuosihuollolla tarkoitetaan tässä koko ilma-aluksen huoltoa, ei komponenttihuoltoja.

Kohtaan a) viitaten on tarkennettu, että lentokelpoisuustarkastusta ei vaadita silloin, kun muutostyö perustuu tyyppisuunnitelman hyväksyneen ilmailuviranomaisen antamaan lisätyyppihyväksymistodistukseen tai EASA:n hyväksyntäspesifikaation CS-STAN muutoksiin. Kohtaan on myös lisätty maininta siitä, että ultrakevyen ilma-aluksen muuttaminen luokasta B1 (EASA-asetuksen liitteen I mukaiset kevyemmät ultrat) luokkaan B2 (EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisen poikkeusmahdollisuuden alaiset painavammat ultrat) puolestaan edellyttää lentokelpoisuustarkastusta. Ultrakevyiden ilma-alusten luokituksesta määrätään tarkemmin ilmailumääräyksessä AIR M5-10, Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus. Ultrakevyiden osalta tyyppitodistuksella tarkoitetaan myös lisätyyppitodistusta.

Kohta 7, Lentokelpoisuuden tarkastustodistus ja tarkastuspöytäkirja: Vaatimuksia lentokelpoisuustarkastuksen dokumentoinnista on tarkennettu. Lentokelpoisuuden esteenä olevat viat ja puutteet on oltava korjattuna lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämishetkeen mennessä (ei hakemishetkellä).

Lomakkeen LU3500A mukaisilla A- ja D -tasoisilla havainnoilla tarkoitetaan ko. lomakkeen täyttöohjeissa olevaa luokitusta, jonka mukaan puutteet on korjattava: A = Ennen seuraavaa lentoa tai D = Ennen lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä tai voimassaoloajan jatkamista. Tarkastuspöytäkirjaan merkittäviä huomautuksia on eri tasoisia (A-E). Huomautusten tasot ilmenevät tarkastuspöytä-

kirjan takaa: A ja D estävät lentokelpoisuuden, kun taas E-tasoinen tiedoksianto voi olla esim. vakuutustodistuksen puute, jolloin ei saa lentää, mutta ilma-alukselle voidaan myöntää tarkastustodistus tai väliaikainen lupa ilmailuun. Jos huomautus on A- tai D-tasoinen, lentokelpoisuuden tarkastustodistusta tai väliaikaista lupaa ilmailuun ei saa myöntää.

Lentokelpoisuustarkastus saa olla tehty enintään 90 päivää ennen tarkastustodistuksen myöntämistä, ja lentokelpoisuustarkastaja vastaa pöytäkirjan ja tarkastustodistuksen kopion lähettämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle. Kohtaan on myös selvennetty, miten toimitaan jos havaittuja vikoja ja puutteita ei ole korjattu 90 päivän kuluessa tarkastuksesta; tällöin tarkastuspöytäkirjan kopio on lähetettävä virastolle tiedoksi 10 päivän kuluessa, ja ilma-alukselle on suoritettava uusi tarkastus ennen tarkastustodistuksen myöntämistä.

Kohta 9, Siirtymämääräys: Siirtymämääräyksessä otetaan huomioon tilanteet, joissa lentokelpoisuuden tarkastustodistusta haetaan sellaisen suositusraportin perusteella, joka on annettu aikaisemmalla, vuoden 2013 määräyksen PEL M3-4 mukaisella lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksella. Tällöin tarkastustodistuksen hakemiseen sovelletaan vastaavasti aikaisemman, vuoden 2012 määräyksen AIR M16-1 kohtaa 5. Siinä hakumenettely on nykyiseen verrattuna erilainen.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys annetaan kesällä 2025.

Määräyksestä viestiminen

Lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta viestitään sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja linkitetään viraston verkkosivuille ilmailumääräyskokoelmaan. Lisäksi viestitään kohdennetusti kansallisen sääntelyn alaisten ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksia tekeville lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioille, huolto-organisaatioille ja valtuutetuille lentokelpoisuustarkastajille.

LIITTEET:

Kommenttikooste