

PEL M2-70: Ultrakevytlentäjän lupakirja

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Ultrakevytlentäjän lupakirjamääräykset kuuluvat edelleen kokonaan kansallisen ilmailuviranomaisen toimivaltaan, sillä EASA-perusasetuksen (EU) 2018/1139¹ liite I sulkee asetuksen soveltamisalan ja siten myös ilmailun lupakirjoja koskevan EU-sääntelyn ulkopuolelle mm. tietyn painorajan alittavat ultrakevyet lentokoneet.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa muutetun määräyksen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 131 §:n nojalla, jonka mukaan virasto voi antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvat tarkemmat määräykset lupien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista. Heinäkuun 1. päivänä 2018 voimaan tulleeseen lakiin on siirretty lentomiehien henkilölupia koskevat säännökset ilmailulaista (864/2014).

Määräyksen PEL M2-70 muutostarpeet johtuivat ensinnäkin Suomen ilmailuliiton (SIL) esittämästä korjauksesta vuonna 2014 annetun määräyksen kohtaan 4.2, jonka määräyksen käyttäjät ovat kokeneet epäselväksi ja vaikeasti tulkittavaksi. SIL:n muutosehdotus otettiin määräyslunnonkseen lausuntokierrokselle yhtenä vaihtoehtona sellaisenaan. Toisena vaihtoehtona Liikenne- ja viestintävirasto esitti kohtaan kokonaan uutta muotoilua ja sisältöä, jossa olisi poistettu määrälliset viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset ultrakevytlupakirjan käyttöoikeuden säilyttämiseksi ja korvattu ne kahden vuoden välein suoritettavalla kertauskoululennolla tai tarkastuslennolla, jonka tuloksen perusteella olisi voitu vaatia lisäkoulutusta tarpeen mukaan.

Lausuntokierroksella etenkin ilmailualan yhdistyksiltä saadun palautteen perusteella lopulliseen määräykseen valittiin vaihtoehto, jossa aiemman määräyksen mukainen viimeaikaisen lentokokemuksen vaatimus säilyy, mutta kohdan sanamuotoa on selkeytetty ja laskentajakso muutettu liukuvan sijasta kiinteäksi.

Lisäksi määräyksen kohdassa 2.3.3 oli todettu selvennyksen tarve; sen mukaan ultrakevytlupakirjaa hankkivalta purjelentäjän lupakirjan haltijalta ei olisi vaadittu yhtäkään yksinlentoa ennen kuin hänen on lennettävä ultrakevyellä lentokoneella matkalento yksin. Lentoturvallisuuden kannalta ei ole tarkoituksenmukaista, että oppilaan ensimmäinen lasku yksin tulisi suoritetuksi vieraille lentopaikalle. Tästä syystä kohtaan 2.3.3 lisättiin vaatimus, jonka mukaan on ensin lennettävä vähintään yksi paikallislento yksin ultrakevyellä lentokoneella.

Näiden kohtien muutosten lisäksi määräykseen on tehty muita tarkennuksia ja selvennyksiä, joista vaatimusten sisältöön vaikuttavat eritellään jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Määräyksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 2.11.2018 julkaistulla määräyshankepöytäkirjalla. Määräys on valmisteltu Liikenteen turvallisuusvirastossa (1.1.2019 alkaen

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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)

Liikenne- ja viestintävirastossa) virkatyönä, johon osallistui ilmailun henkilölupien ja säädöspalvelun asiantuntijoita. Lisäksi työssä on huomioitu Suomen ilmailuliitolta saatu muutosehdotus. Määräyksestä järjestettiin noin kahden viikon mittainen sisäinen lausuntokierros ja sen jälkeen sidosryhmien kuulemiseksi ulkoinen lausuntokierros, jonka pituus oli kuusi viikkoa.

Lausuntopyyntö lähetettiin ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneiden lisäksi kaikille ultrakevytlentäjän lupakirjan haltijoille. Lausuntokierrokselle lähetetyssä määräysluonnoksessa esitettiin vaihtoehtona a) SIL:n ehdottama teksti ja vaihtoehtona b) Liikenne- ja viestintäviraston ehdotus. Ultrakevytlentäjän lupakirjan haltijoille järjestettiin myös Webropol-kysely, jossa kysyttiin perusteltua mielipidettä vaihtoehdon a tai b paremmuudesta. Lisäksi kyselyssä selvitettiin, olivatko vastaajat pitäneet lento-oikeuttaan yllä tarkastuslennon vai kokemuksen ja koululennon avulla, sekä kysyttiin tarpeesta vakioida kertauskoululennon sisältö. Lopuksi selvitettiin mielipiteitä siitä, tulisiko siirtymistä ultralentämisestä LAPL- ja PPL-lupakirjaan pyrkiä helpottamaan EASA-määräyksiin vaikuttamalla.

Kyselyyn vastanneiden ultrakevytlentäjän lupakirjan haltijoiden näkemykset siitä, tulisiko määräykseen valita viimeaikaisen kokemuksen vaatimuksen sisältävä vaihtoehto a vai yksinomaan kertauskoululentoon tai tarkastuslentoon perustuva vaihtoehto b, jakautuivat jokseenkin tasan. Vaihtoehtoa a kannatti 49 % ja vaihtoehtoa b 51 % vastaajista. Vastanneista 56 % oli sitä mieltä, että viimeaikaisen kokemuksen vaatimus on tarpeen ultralentämisen turvallisuustason varmistamiseksi. Vastaajista 81 % oli pitänyt lupakirjaansa voimassa lentokokemuksen ja koululennon avulla. Kertauskoululennon sisällön vakiointia kannatti 56 % vastaajista, ja helppoa siirtymistä LAPL / PPL-lupakirjaan piti tärkeänä 90 %.

Vaikka lupakirjanhaltijoiden mielipiteet viimeaikaisen kokemusvaatimuksen säilyttämisestä jakautuivat varsin tasaisesti, erillisen lausunnon antaneista valtaosa oli säilyttämisen kannalla. Koska etenkin harrasteilmailun järjestöjen mielipiteet asiasta olivat yhtenevät, määräykseen päätettiin valita sisällöllisesti SIL:n ehdotusta vastaava vaihtoehto. Kohdan tekstiä on kuitenkin yksinkertaistettu ja selkeytetty.

Saatujen lausuntojen sisältö ja Traficomien vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommentikoosteesta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Aiemman määräyksen kohdan 4.2 epäselvänä pidetyn muotoilun selventäminen (uuden määräyksen kohta 3.1) selkeyttää sääntelyä ja voi vähentää viranomaiselle asiasta tulevia kyselyjä. Viimeaikaisen kokemuksen laskentajakson muuttaminen liukuvasta kiinteäksi helpottaa lupakirjanhaltijan toimintaa, kun vaatimusten täyttämiseksi on selkeä määräaika eikä lentokokemus vanhene juoksevasti yksi lento kerrallaan.

Kohdan 2.3.3 vaatimus yhdestä paikallislennosta yksin ennen ensimmäistä matkalentoa yksin ultrakevyellä lentokoneella on omiaan lisäämään lentoturvallisuutta. Näin oppilas ei joutuisi suorittamaan ensimmäistä laskuaan yksin vieraalle lentopaikalle, kuten määräyksen aiemman sanamuodon mukaan olisi mahdollista, mikä voisi olla oppilaalle tarpeettoman stressaava ja riskialtis tilanne.

Määräyksellä ei ole vaikutuksia ympäristöön eikä esteettömyyteen tai tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1.1, Soveltamisala: Määräyksen soveltamisalaa on tarkennettu lisäämällä siihen henkilöt, jotka ovat saaneet oikeuden lentää ultrakevyellä lentokoneella muun voimassa olevan lupakirjansa perusteella hankkimatta erillistä UL-lupakirjaa. Määräyksen OPS M1-20 kohdassa 3.2 määrätään, että kansallisten tai EASA-vaatimusten mukaisten lentokoneen lupakirjojen haltijat saavat ultrakevytlento-oikeuden lennettyään kaksi tuntia koululentoja ultrakevyellä lentokoneella. Vaikka

nämä henkilöt eivät joudu erikseen hakemaan UL-lupakirjaa, heitä koskevat kuitenkin soveltuvin osin määräyksen PEL M2-70 vaatimukset esimerkiksi vesilento- ja hinauslento-oikeudesta.

Kohta 1.2, Määritelmät: Ultrakevyen lentokoneen määritelmän osalta viitataan ilmailumääräyksessä AIR M5-10 olevaan määritelmään, jotta siihen mahdollisesti jatkossa vaikuttavat ultrakevytlentokoneiden painorajojen muutokset tulevat automaattisesti huomioon otetuiksi myös lupakirjamääräyksessä. Määritelmistä on poistettu lyhenteiden *EASA-LAPL MED*, *EASA-MED* ja *UL-lentäjä* määritelmät, sillä nämä käsitteet on kirjoitettu auki asianomaisissa kohdissa. Lisäksi on poistettu *lentomiehistöasetuksen* määritelmä, sillä viittaus EU-asetukseen 1178/2011 on lisätty alaviitteeksi kohtaan 2.5.

Kohta 2.2.1: "Lentokoulutusluvan haltija" on muutettu "koulutusorganisaatioksi", sillä heinäkuun 2018 alusta voimaan tulleen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 135 § mahdollistaa lentomiestien koulutuksen antamisen myös ilmoituksenvaraisesti, ilman erikseen haettavaa koulutuslupaa. Ultrakevytlentokoulutusta varten tämän mahdollisuuden käyttöönotto edellyttäisi vielä muutosta ilmailumääräykseen TRG M1-7, Harrasteilmailun lentokoulutus. Jos ilmoituksenvaraisuus myöhemmin tulee mahdolliseksi, määräyksessä PEL M2-70 käytetyn ilmaisun "Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä" tulkitaan kattavan myös virastolle toimintailmoituksen tehneet koulutusorganisaatiot. Vastaava muutos on tehty myös määräyksen kohtiin 2.3.1, 8.1.1, 8.1.1.3, 8.2 ja 8.2.2.

Kohta 2.2.4: Kohtaan on tarkennettu, että ultrakevytlentäjän teoriaoppiaineiden suorittamista ei vaadita, jos henkilöllä on yksimotoristen lentokoneiden lupakirja sekä luokka- tai tyyppikelpuus. Sen sijaan suurten matkustajalentokoneiden koulutus katsotaan siinä määrin erilaiseksi, että ultrakevytlentäjän teoriakoulutus on syytä suorittaa erikseen. Vastaava muutos on tehty myös kohtaan 2.3.5 lentokoulutuksen osalta. Muutokset ovat linjassa määräyksen OPS M1-20 kohdan 3.2 kanssa, jossa vaaditaan ultrakevytlento-oikeuden saamiseksi SEP-luokkakelpuutuksen olevan voimassa.

Kohdat 2.2.3 – 2.2.5: Kohtiin on tarkennettu, että mainituista oppiaineista on suoritettava sekä koulutus että kokeet.

Kohta 2.3.3: Kohtaan on lisätty vaatimus vähintään yhdestä paikallislennosta yksin ultrakevyellä lentokoneella, ennen kuin oppilaan on suoritettava vaadittu matkalento yksin. Lisäksi kohdasta on poistettu epäselväksi osoittautunut teksti "Jos purjelentäjän lupakirjan haltijalla on vähintään 17 lentotuntia mutta alle 35 lentotuntia purjelentokoneella ennen lentokoulutuksen aloittamista, edellytetään purje- ja UL-lentokoneella lennetyksi kokonaislentotuntimääräksi lentokoulutuksen jälkeen 42 lentotuntia. Edellä mainittujen kohtien b) ja c) vaatimukset on täytyttävä." Tuntimäärävaatimus on nyt sisällytetty kohtaan a), ja se koskee purjelentokoneella ja UL-lentokoneella lennettyä lentoaikaa yhteensä. Kun purjelentäjän lupakirjan haltija on purjelentokoulutuksen aikana lentänyt purjekoneella vähintään 10 tuntia, hänen olisi ultrakevytlupakirjaa varten näin ollen lennettävä UL-lentokoneella lisäksi sama 25 tunnin lentoaika, joka vaaditaan ilman aiempaa lentokokemusta kohdassa 2.3.2. Jos purjelentokokemusta on enemmän, UL-lentokoneella vaadittava lentoaika vähenee vastaavasti, kuitenkin niin että vaadittavat koulu-, matka- ja yksinlennot on suoritettava. Purjelentäjän lupakirjan haltijalta ei enää edellytetä tietyn tuntimäärän kokemusta purjelentokoneella ennen UL-lentokoulutuksen aloittamista.

Kohta 3.1, Lento-oikeus: Muutettu kohta sisältää vaatimukset ultrakevytlentäjän lento-oikeuden voimassa pitämiseksi, jotka aiemmassa määräyksessä sisältyivät kohtaan 4.2. Kohdan uusi muotoilu perustuu sisällöltään SIL:n ehdotukseen. Siinä viimeaikainen kokemus lasketaan kiinteällä jaksolla siten, että lento-oikeus eli lupakirjan käyttöoikeus on voimassa kaksi kalenterivuotta, eikä enää vanhene juoksevasti yksi lento kerrallaan.

Kohdassa 3.1.2 viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset on säilytetty ennallaan. Lupakirjanhaltija säilyttää lento-oikeutensa, jos hän on kahden vuoden aikana lentänyt ilma-aluksen päällikkönä vähintään 12 tuntia, joihin on sisältynyt 12 lentoonlähtöä ja laskua, sekä kertauskoululennon opettajan kanssa. Jos kokemusvaatimukset eivät täyty, on suoritettava hyväksytysti tarkastuslento. Aiemman määräyksen tavoin nämä vaatimukset voidaan täyttää joko ultrakevyellä lentokoneella, yksimoottorisella lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella.

Kohdassa 3.1.3 määrätään jatkotoimenpiteistä silloin, kun kertauskoululennolla on tullut ilmi puutteita lupakirjan haltijan lentotaidoissa tai muussa suoriutumisessa, tai kun tarkastuslennon suoritus on hylätty. Tällöin lennonopettaja tai tarkastuslentäjä voi vaatia lupakirjanhaltijaa suorittamaan lisäkoulutusta sen mukaan, minkä hän arvioi tarpeelliseksi. Nämä koulutuslennot voidaan suorittaa koululentoina opettajan kanssa tai valvottuina yksinlentoina. Jos taas tarkastuslennon hylkäys on tarkastuslentäjän arvion mukaan johtunut sellaisesta syystä, joka ei sinänsä osoita puutteita lentotaidossa, tarkastuslento voidaan suorittaa uudelleen myös ilman lisäkoulutusta. Tällaisia syitä voivat olla esimerkiksi vaikeat sääolosuhteet tai tarkastuslennon keskeytyminen lennonjohdollisista syistä. Vastaavasti jos lupakirjanhaltijan viimeaikainen kokemusvaatimus (12 tuntia) ei kokonaan täyty hänen suorittaessaan kertauskoululentoa (hän on lentänyt kahden viime vuoden aikana esim. 10-11 tuntia), lennonopettaja voi määrätä tarpeen mukaan lisäkoulutusta lentokokemuksen täydentämiseksi koululentoina tai opettajan valvomina yksinlentoina. Tämä mahdollistaa kertauskoululennon suorittamisen esimerkiksi lentokauden aluksi, vaikka 12 tunnin / lentoonlähden ja laskun kokemusvaatimus ei olisi vielä täynnä. Merkintä lento-oikeuden jatkosta tehdään kuitenkin vasta, kun kokemusvaatimukset on kokonaan täytetty.

Määräyshankkeen yhteydessä päivitetään ultrakevytlentäjän tarkastuslentolausuntolomake, jota voidaan hyödyntää myös kertauskoululenkoilla.

Kohdan 3.1.4 tarkoituksena on selventää se, että lento-oikeus ultrakevytlentäjän lupakirjalla on voimassa kaksi kalenterivuotta kerrallaan siitä alkaen, kun lupakirjanhaltija on joko täyttänyt viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset ja suorittanut kertauskoululennon tai suorittanut hyväksytysti tarkastuslennon. Vaadittu lentokokemus ei siis enää vanhene juoksevasti yksi lento kerrallaan, vaan oikeuden voimassaololle on selkeä määräaika. Kohdassa määrätään myös, että merkinnän lento-oikeuden jatkosta saa tehdä kertauskoululennon jälkeen lennonopettaja tai tarkastuslennon jälkeen tarkastuslentäjä. Merkintä tehdään lentopäiväkirjaan, ja lupakirjanhaltijan niin halutessa lisäksi lupakirjaan. Kun merkintä tehdään lentopäiväkirjaan, lupakirjanhaltija välttää ne kustannukset, joita aiheutuisi lupakirjan uudelleenkirjoittamisesta merkinnöille varattujen rivien täytyessä. Sähköiseen lentopäiväkirjaan merkinnät voidaan tehdä vapaasti valittavalla menetelmällä, mutta sen tulee täyttää sisällöltään samat vaatimukset kuin paperisen. Merkintä on siis varmennettava lennonopettajan tai tarkastuslentäjän lupakirjanumerolla. Merkintöjen oikeellisuudesta vastaa lentopäiväkirjan haltija, mutta viime kädessä viranomainen voi varmistaa merkinnän paikkansapitävyyden viranomaiselle toimitetusta tarkastuslentolausunnosta tai lennonopettajalta.

Kohtaan on lisätty maininta siitä, että lento-oikeus merkitään olemaan voimassa sen kuukauden loppuun asti, jolloin voimassaolo päättyy.

Kohta 3.2.1 a): Matkustajien kuljetusoikeuteen ultrakevyellä lentokoneella vaadittavaa tuntimäärää on tarkennettu niin, että vaadittuun tuntimäärään ei lasketa mukaan koulutuksen aikana suoritettuja lentoja. Kun koulutukseen kuuluu vähintään 25 lentotuntia UL-lentokoneella, vaatimus on nyt 10 tuntia ilma-aluksen päällikkönä lupakirjan myöntämisen jälkeen (entisen 35 tunnin kokonaistuntimäärän sijasta).

Kohta 3.2.1 b): Viittaus tarkastuslentäjän antamaan tarkastuslentolausuntoon on poistettu, koska tämä vaatimus esitetään tarkastuslentotoimintaa koskevassa määräyksessä TRG M1-6. Tarkastuslentolausunnon vaatimus sinänsä ei ole poistunut.

Kohta 3.2.4: Muutetussa kohdassa viitataan vesilentokoneen sijasta kellukevarusteiseen lentokoneeseen, mikä on linjassa kohdassa 1.2 olevan *vesilento-oikeuden* määritelmän kanssa. Matkustajien kuljetusoikeuden vaatimuksia ei muilta osin ole muutettu.

Kohta 4, Lupakirjan voimassaolo: Kohdasta on poistettu viittaus luokan 4 kansallisiin lääketieteellisiin kelpoisuustodistuksiin, joita ei enää ole voimassa.

Kohta 5, Lupakirjan myöntämiseksi esitettävät asiakirjat: Kurssitodistuksen sijasta vaaditaan teoria- ja lentokoulutustodistus, sillä ultrakevytlentokoulutusta ei aina anneta yhtenäisellä kurssilla.

Kohta 6, Lupakirjan uudelleen kirjoittaminen ja uusiminen: Kohta on päivitetty linjaan vuonna 2018 uudistetun määräyksen PEL M1-4 kanssa (Lentolupakirjoja koskevia yleisiä määräyksiä). Lupakirjan uusimista koskevat vaatimukset ovat uudessa määräyksessä hieman keventyneet, sillä teoriakokeen sijasta mahdollistetaan myös tarkastuslentäjän pitämä suullinen kuulustelu. 2 – 5 vuotta sitten vanhentuneen lupakirjan uusimiseksi on suoritettava tarkastuslento sekä tarkastuslentäjän pitämä kuulustelu ilmailun säädöksistä, ja yli 5 vuotta sitten vanhentuneen lupakirjan uusimiseksi on suoritettava tarkastuslennon lisäksi joko teoriakoe tai tarkastuslentäjän suullinen kuulustelu kaikissa oppiaineissa.

Kohta 8.1.1.2: Lentokokemusta koskevien vaatimusten sisältö ei ole muuttunut, mutta alakohdat a) 1. ja 2. on yhdistetty ja sanamuotoa selvennetty.

Kohta 8.1.1.3: Kohdan sanamuotoa on tarkennettu niin, että koulutuspäällikkö tai päälennonopettaja varmentaa vesilento-oikeuden lentopäiväkirjaan sen jälkeen, kun lupakirjanhaltija on suorittanut sekä koulutuksen että lentokokeen. Viittaus tarkastuslentäjän antamaan tarkastuslentolausuntoon on poistettu, koska tämä vaatimus esitetään tarkastuslentotoimintaa koskevassa määräyksessä TRG M1-6. Tarkastuslentolausunnon vaatimus sinänsä ei ole poistunut. Merkinnöistä sähköiseen lentopäiväkirjaan ks. edellä kohdan 3.1.4 perustelut.

Kohta 8.2.2: Alakohdan d) vaatimus lentokokeesta hinauslentäjäoikeutta varten on poistettu lausuntokierroksella saadun kommentin perusteella. Kommentin mukaan juuri millään ultrakevytlentokoneella hinauslentotoiminta ei ole mahdollista, jos koneessa on kaksi henkilöä, sillä muutoin hinauskoneen painorajat ylittyvät. Lisäksi alakohtien järjestystä ja sanamuotoa on muutettu niin, että koululennot purjelentokoneella lentokonehinauksessa tulisivat suoritetuiksi ennen hinauslentokoulutuksen aloittamista. Alakohtaa b) on myös tarkennettu sen selventämiseksi, että nämä koululennot purjelentokoneella vaaditaan vain, jos hakijalla ei ole purjelentäjän lupakirjaa ja voimassa olevaa lähtötapa-oikeutta lentokonehinauksella.

Kohta 8.2.3: Viittaus tarkastuslentäjän antamaan tarkastuslentolausuntoon on poistettu, koska tämä vaatimus esitetään tarkastuslentotoimintaa koskevassa määräyksessä TRG M1-6. Tarkastuslentolausunnon vaatimus sinänsä ei ole poistunut. Merkinnöistä sähköiseen lentopäiväkirjaan ks. edellä kohdan 3.1.4 perustelut.

Kohta 9 (poistettu): Edellisen määräyksen siirtymäsäännökset on poistettu. Uusia siirtymämääräyksiä ei tarvita, sillä koulutusta ja kokemusta koskevat vaatimukset eivät ole tässä määräyksessä muuttuneet.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys annetaan 5.6.2019 ja tulee voimaan 6.6.2019.

Määräyksestä viestiminen

Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja Traficomien ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla,

sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä kohdennetusti ultrakevytlentämisen sidosryhmille (UL-lupakirjanhaltijat, SIL, SMLL).

LIITTEET:

Kommenttikooste