

PEL M1-4: Lentolupakirjoja koskevia yleisiä määräyksiä

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräys sisältää kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvia lentolupakirjoja koskevat yleisen tason vaatimukset esimerkiksi lupakirjojen ja kelpuutusten myöntämisen edellytyksistä ja niiden antamista oikeuksista, lupakirjojen ja kelpuutusten voimassaolosta ja uusimisesta sekä ulkomaisten lupakirjojen validoinnista. Tässä muutoksessa määräykseen PEL M1-4 lisätään vaatimukset, jotka tällä hetkellä sisältyvät määräykseen OPS M1-20, Kansallisen ilma-aluksen miehitys. Viimeksi mainitussa määräyksessä on havaittu eräitä puutteita ja päivitystarpeita, kuten se, etteivät siitä käy selvästi ilmi esimerkiksi vesilento-, hinauslento- tai taitolento-oikeuksia koskevat vaatimukset. Tässä yhteydessä todettiin, että määräyksen OPS M1-20 sisältö olisi melko helposti yhdistettävissä yleiseen lupakirjamääräykseen PEL M1-4, jolloin OPS M1-20 voitaisiin kumota.

Tällä määräysmuutoksella ehdotetaan kumottavaksi myös purjelentäjän lupakirjoja ja purjelennonopettajan kelpuutuksia koskevat kansalliset määräykset PEL M2-41 ja PEL M2-44, moottoripurjelentäjän lupakirjoja ja moottoripurjelennonopettajan kelpuutuksia koskevat määräykset PEL M2-46 ja PEL M2-47, sekä kuumailmapallolentäjän lupakirjoja ja kuumailmapallolennonopettajan kelpuutuksia koskevat kansalliset määräykset PEL M2-50 ja PEL M2-51. Käytännössä kaikki purjelennon ja moottoripurjelennon opetus tapahtuu Suomessa EU-sääntelyn alaisilla purjelentokoneilla, koska kaksipaikkaisia kansallisen sääntelyn alaisia koneita ei juuri ole. Lisäksi kaikki Suomessa toimivat purjelennon kouluttajat ovat EU-vaatimusten mukaisia ilmoituksenvaraisia koulutusorganisaatioita (DTO), jolloin lennonopettajilla on joka tapauksessa oltava EU-vaatimusten mukainen kelpoisuus. Samasta syystä kumottaisiin myös määräys PEL M2-6, Hinauslentäjän kelpuus. EU:n lentomiestöasetuksen¹ kohdat ORA.ATO.135 ja DTO.GEN.240 mahdollistavat kansallisen sääntelyn alaisten ilma-alusten käytön myös EU-vaatimusten mukaisessa lentokoulutuksessa.

Moottoripurjelentäjän lupakirjojen osalta EU-vaatimukset eivät pääosin ole merkittävästi nykyisiä kansallisia vaatimuksia tiukemmat. Purjelentäjän lupakirjojen ylläpitovaatimukset ovat EU:ssa tiukemmat, mutta voimassa olevia kansallisia lupakirjoja on voimassa enää niin vähän, ettei kahden järjestelmän ylläpitoa pidetä tarkoituksenmukaisena. Kansallisten lupakirjojen muuntamiseen EU-vaatimusten mukaisiksi annettaisiin kolmen vuoden siirtymäaika. Kansallisen sääntelyn alaisia kuumailma- tai kaasupalloja Suomessa ei tällä hetkellä ole lainkaan.

EU-sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle ja siten kansallisen sääntelyn piiriin jäävät ilma-alukset määritellään EASA-asetuksen² liitteessä I. Sen mukaan EASA-asetusta ei sovelleta muun muassa harrasterakenteisiin tai experimental-ilma-aluksiin eikä ultrakevyisiin ilma-aluksiin, joiden painoraja on purjelentokoneiden osalta yksipaikkaisilla 250 kg MTOM ja kaksipaikkaisilla 400 kg MTOM. Moottoripur-

¹ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiestöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1–193)

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)

jelentokoneiden vastaavat painorajat ovat 300 kg ja 450 kg. Suomessa on myös otettu käyttöön EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa sallittu ultrakevyiden ilma-alusten painorajan korotus 600 kiloon, mutta purjelentokoneiden osalta sitä ei ole vielä määräystasolla pantu täytäntöön, koska tällaisia purjelentokoneita ei ole käytössä. Lisäksi EU-sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle on suljettu yhdelle tai kahdelle hengelle tarkoitettut ilmapallot ja ilmalaivat, joiden tilavuus on kuumailmapalloilla enintään 1 200 m³ ja muuta nostekaasua käytettäessä enintään 400 m³.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa muutetun määräyksen liikenteen palveluista annetun lain 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. Lisäksi säädösperustana on ilmailulain 55 §, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto antaa EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission asetuksiin pohjautuvat tarkemmat määräykset mm. ohjaamomiehistöltä vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta ja kokemuksesta.

Määräyksen PEL M1-4 vastainen toiminta voi johtaa liikenteen palveluista annetun lain mukaisiin hallinnollisiin seuraamuksiin. Näitä ovat lain 245 §:n mukainen huomautus tai varoitus sekä viime kädessä luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen lain 242 §:n mukaisesti. Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta on rangaistavaa rikoslain (39/1889) 10 §:n nojalla.

Määräyksen valmistelu

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Hanke käynnistettiin 2.2.2022 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Sidosryhmiltä pyydetään kommentteja määräysluonnokseen lausuntokierroksella, jonka pituus on noin viisi viikkoa. Samanaikaisesti pyydetään lausuntoja muutoksista määräykseen PEL M2-70, Ultrakevytlentäjän lupakirja, johon on tarkoitus siirtää määräyksestä OPS M1-20 ne vaatimukset, jotka koskevat ultrakevytlentokoneiden lento-oikeutta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Purjelento- ja moottoripurjelentolupakirjoja koskevien kansallisten määräysten kumoamisen myötä myös kansallisen sääntelyn alaisiin purjelentäjän ja moottoripurjelentäjän lupakirjoihin tulisivat sovellettavaksi EU:n purjelentoasetuksen³ mukaiset vaatimukset. Teoriakoulutuksen osalta vaatimuksissa ei ole merkittäviä eroja. Lentokoulutuksen osalta kansallisten määräysten kumoamisella ei olisi vaikutusta, sillä käytännössä kaikki purjelennonopetus ja moottoripurjelennonopetus jo nykyisellään tapahtuu Suomessa EU-sääntelyn alaisilla purjelentokoneilla, koska kaksipaikkaisia kansallisen sääntelyn alaisia koneita ei juuri ole. Lisäksi kaikki kouluttajat ovat jo muutoinkin EU-vaatimusten mukaisesti toimivia ilmoituksenvaraisia koulutusorganisaatioita (DTO).

Sen sijaan jos koulutettavalla jo entuudestaan on jonkin muun ilma-alusryhmän lupakirja, purjelentokoulutuksesta myönnettävät hyvitykset ovat kansallisten määräysten mukaan olleet merkittävästi suuremmat kuin EU-vaatimusten mukaan. Kansallisesti helikopteri- tai autogiolupakirjan haltijalle on hyvitetty puolet koulutuksesta purjelentäjän lupakirjaa varten, ja ultrakevyt-, lentokone- tai moottoripurjelentäjän lupakirjan haltijalta on vaadittu purjelentäjän koulutuksesta vain viidesosa (2 lentotuntia ja 10 lentoa). EU-vaatimukset sallivat muun ilma-alusryhmän lentolupakirjan haltijoille (ilmapallolentäjiä lukuun ottamatta) vain 10 prosentin hyvityksen purjelentokoulutuksesta. Tämä nostaisi koulutuksen kustannuksia niille,

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1976, annettu 14 päivänä joulukuuta 2018, purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla (EUVL L 326, 20.12.2018, s. 64–75)

joilla jo entuudestaan on jonkin muun ilma-alusryhmän lupakirja. Moottorilentäjän lupakirjaa varten sen sijaan voi tietäen edellytyksin saada enemmän hyvityksiä, jos henkilöllä on oikeus lentää TMG-moottoripurjelentokoneella.

Matkustajankuljetusoikeutta koskevien vaatimusten eroilla ei ole merkitystä, koska käytännössä lähes kaikki kansallisen sääntelyn alaiset purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet ovat yksipaikkaisia. Purje- ja moottoripurjelentokoneita oli Suomen rekisterissä vuodenvaihteessa 2021/2022 yhteensä 318, joista kansallisen sääntelyn alaisten EASA liite I-koneiden osuus oli noin 10 % konekannasta. Kansallisen sääntelyn alaisia purjelentokoneita on 19 kappaletta. Näistä vain kolme on kaksipaikkaisia ja niistä kaksi lentokelpoisia. Kansallisen sääntelyn alaisia moottoripurjelentokoneita puolestaan on 13 kappaletta, joista kaksipaikkaisia neljä ja niistä kolme lentokelpoisia.

Kansallisia purjelentäjän lupakirjoja on voimassa 298 kappaletta. Näiden lupakirjojen haltijoista 56:lla ei ole voimassaolevaa EU-vaatimusten mukaista purjelentäjän lupakirjaa. Kansallisia moottoripurjelentäjän lupakirjoja puolestaan on voimassa 159, ja niiden haltijoista 28:lla ei ole EU-vaatimusten mukaista lupakirjaa. Kansallisten purjelentäjän ja moottoripurjelentäjän lupakirjaa koskevien määräysten kumoamisen johdosta näiden 56 purjelentäjän ja 28 moottoripurjelentäjän olisi haettava lupakirjansa muuntamista EASA-lupakirjaksi, mikäli lupakirjan ei ole muutoinkin ollut tarkoitus antaa vanhentua. Muuntamisesta peritään voimassa olevan maksuasetuksen (1255/2021) mukaisesti 110 euron maksu. Kansallisten lupakirjojen muuntamiselle EU-vaatimusten mukaisiksi annettaisiin noin kolmen vuoden siirtymäaika.

Viimeaikaisen lentokokemuksen osalta kansallinen määräys PEL M2-41 vaatii purjelentokoneella viimeisen 12 kuukauden aikana suoritetuksi vähintään 2 lentoa, tai yhden koululennon purjelennonopettajan kanssa. EU-vaatimuksissa kokemusta tarkastellaan 24 kuukauden jaksolla, ja vaatimuksena on vähintään 5 tuntia lentoa aikaa purjelentokoneilla, johon sisältyy vähintään 15 lentoonlähtöä ja lisäksi 2 koululentoa lennonopettajan kanssa, taikka vaihtoehtoisesti tarkastuslennon suorittaminen. EU-vaatimukset ovat tiukemmat lentojen määrän suhteen ja siksi, että koululennot on suoritettava kokemusvaatimuksen täyttymisen lisäksi. Myös moottoripurjelentäjille viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset ovat EU-asetuksessa vastaavasti tiukemmat kuin kansallisessa määräyksessä PEL M2-46. Kokemusvaatimusten täyttymisen lisäksi vaadittavista koululennoista tai tarkastuslennosta aiheutuu kustannuksia, kuten lennonopettajan tai tarkastuslentäjän palkkio, koneen vuokra ja hinnausmaksu (yhteensä noin 100 - 200 euroa / kerta). Toisaalta aktiivisempi viimeaikaisen lentokokemuksen ylläpito saattaa edistää lentoturvallisuutta. Vaadittavat koululennot opettajan kanssa olisi mahdollista lentää kaksipaikkaisella kansallisella tai EASA-vaatimusten mukaisella koneella, vaikka lupakirjanhaltija muutoin lentäisi yksipaikkaisella koneella.

Kansallisten vaatimusten mukaan purjelentäjän tai moottoripurjelentäjän lupakirja on voimassa viisi vuotta. EU-vaatimuksissa lupakirjan voimassaoloa ei ole rajoitettu, mutta sen mukaisia oikeuksia saa käyttää vain, jos viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset täyttyvät ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus on voimassa. Tämä vähentäisi lupakirjan uudelleenkirjoittamisen hakemisesta aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia asiakkaille. Lupakirjan uudelleenkirjoittamisesta eli voimassaolon jatkosta peritään nykyisen maksuasetuksen mukaan 180 euron maksu. Toistaiseksi voimassa olevat lupakirjat vähentäisivät hallinnollista työtä myös viranomaisissa.

Lähtötapakoulutuksen osalta kansallinen määräys PEL M2-41 mahdollistaa itselähtevällä purjelentokoneella sen, että lennonopettaja valvoo lentoja lentopaikalla maasta käsin, kun koulutettavan ja opettajan välillä on kaksipuolinen radioyhteys. EU-sääntelyn mukaan osa koululennoista tulisi jatkossa suorittaa lennonopettajan kanssa kaksipaikkaisella itselähtevällä purjelentokoneella tai TMG-

moottoripurjelentokoneella. Lisäksi jos purjelentäjän lupakirjan haltijalla on myös moottoripurjelentäjän, ultrakevytlentäjän tai moottorilentäjän lupakirja, lähtötapakoulutuksen sijasta määräyksessä PEL M2-41 vaaditaan vain perehdyttämiskoulutus, jossa perehdytään lentokäsikirjaan. Tätä mahdollisuutta ei EU-sääntelyssä ole, joten myös tällaisen muun lupakirjan haltija joutuisi suorittamaan lähtötapakoulutuksen kokonaisuudessaan. Myös auto- tai vintturihinauksella vaadittavien koululentojen määrä on EU-sääntelyssä hieman korkeampi, ja lisäksi on suoritettava valvottuja lentoonlähtöjä yksinlennolle. Tämä nostaa jonkin verran koulutuksen kustannuksia.

Lähtötapaoikeuden voimassa pitämiseksi kansallinen määräys vaatii kyseisellä lentoonlähtötavalla kahden vuoden aikana vähintään yhden lennon tai yhden lentoonlähden lennonopettajan kanssa, tai itselähtevän purjelentokoneen osalta lennonopettajan valvonnassa. EU-lainsäädäntö taas vaatii kahden vuoden aikana vähintään 5 lentoonlähtöä. Lähtötapaoikeuden ylläpito EU-vaatimusten mukaan vaatii siis aktiivisempaa lentämistä kuin kansallisten vaatimusten mukaan, mikä aiheuttaa kustannuksia koneen vuokran ja hinausmaksujen muodossa mutta voi toisaalta osaltaan edistää lentoturvallisuutta. Lisäksi kansallisen määräyksen mukaan lähtötapaoikeus itselähtevillä purjelentokoneilla on voimassa myös, jos henkilöllä on voimassaoleva luokka- tai tyyppikelpuus lentokoneita varten tai käyttöoikeudellinen ultrakevytlentäjän tai moottoripurjelentäjän lupakirja. Tätä hyvitysmahdollisuutta ei ole EU-lainsäädännössä, joten näiden lupakirjojen haltijat joutuisivat pitämään lähtötapaoikeutta erikseen yllä purjelentokoneella.

Purjelentokoneen pilvilento-oikeutta varten kansallinen määräys vaatii lentokokemusta purjelentokoneella vähintään 35 tuntia ennen pilvilentokoulutuksen aloittamista sekä vähintään 5 lentotuntia mittarilentoaikaa koululentoina purjelentokoneella tai moottoripurjelentokoneella. EU-sääntelyssä vaaditaan 30 tunnin lentokokemus ilma-aluksen päällikkönä lupakirjan myöntämisen jälkeen, mikä merkitsee yhteensä vähintään 45 tuntia. Sen sijaan pilvilentokelpuutusta varten vaadittavien koululentotuntien määrä (pelkästään mittarien avulla) on EU-vaatimuksissa vain kaksi, eli pienempi kuin kansallisessa määräyksessä.

Kansallisissa purjelentäjän ja moottoripurjelentäjän lupakirjamääräyksissä PEL M2-41 ja PEL M2-46 ei ole vaatimuksia taitolento-oikeudesta. EU-sääntelyssä tällainen vaatimus on purjelentoasetuksen liitteen III kohdassa SFCL.200. Kansallisesta sääntelystä ovat puuttuneet myös moottoripurjelentäjän yölentokelpuutusta ja mainoshinauskelpuutusta koskevat vaatimukset. Tällä on kuitenkin vähäinen merkitys, koska Suomessa ei ole yölentotoimintaan hyväksytyjä moottoripurjelentokoneita. Moottoripurjelentokoneen hinauslentäjäkelpuutuksen osalta EU-lainsäädännön mukaiset koulutus- ja kokemusvaatimukset taas ovat jossain määrin lievemmat kuin kansallisessa määräyksessä PEL M2-46, mikä helpottaa hinauslentokelpuutuksen hankkimista ja voisi siten edistää hinauslentäjien saatavuutta.

Kaikki Suomessa toimivat purjelennon kouluttajat ovat EU-vaatimusten mukaisia ilmoituksenvaraisia koulutusorganisaatioita (DTO), jolloin lennonopettajilla on joka tapauksessa oltava EU-vaatimusten mukainen kelpoisuus. Sen vuoksi purjelennonopettajan ja moottoripurjelennonopettajan kelpuutusta koskevien kansallisten määräysten PEL M2-44 ja PEL M2-47 sekä hinauslentäjän kelpuutusta koskevan määräyksen PEL M2-6 kumoamisella ei olisi käytännön vaikutusta.

Kansallisen sääntelyn alaisia kuumailma- tai kaasupalloja Suomessa ei tällä hetkellä juuri ole. Sen vuoksi myöskään kuumailmapallolentäjän lupakirjoja ja kuumailmapallolennonopettajan kelpuutuksia koskevien kansallisten määräysten PEL M2-50 ja PEL M2-51 kumoamisella ei olisi käytännön vaikutusta.

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

Yksityiskohtaiset perustelut

Muutostiedot: Tällä määräysmuutoksella ehdotetaan kumottavaksi aikaisemman samannimisen määräyksen PEL M1-4 lisäksi myös määräys OPS M1-20, Kansallisen ilma-aluksen miehitys. Kyseinen määräys sisältää vaatimukset siitä, millä lupakirjoilla kunkin ilma-alusryhmän kansallista ilma-alusta saa lentää. Määräyksen OPS M1-20 kelpuutuksia koskevat vaatimukset on sittemmin havaittu jossain määrin puutteellisiksi, joten määräys olisi vaatinut päivitystä. Siinä yhteydessä todettiin, että määräyksen sisältö olisi helposti yhdistettävissä yleiseen lupakirjamääräykseen PEL M1-4 ja soveltuukin paremmin ilmailulupakirjoja koskevaan PEL-sarjaan.

Lisäksi kumottavaksi ehdotetaan kansalliset purjelentäjän, moottoripurjelentäjän ja kuumailmapallolentäjän lupakirjamääräykset sekä vastaavat lennonopettajan kelpuutusta koskevat määräykset, samoin kuin hinauslentäjän kelpuutusta koskeva määräys PEL M2-6. Nykyisin Suomessa kaikki purjelennon ja moottoripurjelennon opetus tapahtuu käytännössä EU-sääntelyn alaisilla purjelentokoneilla, koska kaksi-paikkaisia kansallisen sääntelyn alaisia koneita ei juuri ole, joten kansalliset määräykset ovat siltä osin tarpeettomia. Lisäksi kaikki Suomessa toimivat purjelennon kouluttajat ovat EU-vaatimusten mukaisia ilmoituksenvaraisia koulutusorganisaatioita (DTO), jolloin lennonopettajilla on joka tapauksessa oltava EU-vaatimusten mukainen kelpoisuus. Myös yksipaikkaisia kansallisen sääntelyn alaisia purje- ja moottoripurjelentokoneita on Suomessa niin vähän, ettei erillisten kansallisten määräysten ylläpitoa katsota pitkällä aikavälillä tarkoituksenmukaiseksi. Kansallisen sääntelyn alaisia kuumailma- tai kaasupalloja ei Suomessa juuri ole, joten niiden osalta ei tarvita kansallisia lupakirjamääräyksiä. Jos tarvetta myöhemmin ilmenee, näihin voitaisiin soveltaa vastaavan EU-sääntelyn mukaisia vaatimuksia siten, että tarvittaessa käytetään kohdassa 10 annettua mahdollisuutta poikkeusten myöntämiseen.

Kohta 1, Soveltamisala: Kohtaan on tarkennettu, että määräystä ei sovelleta liitiiniin, joista on annettu erillinen määräys OPS M2-9.

Kohta 3, Lupakirjojen ja kelpuutusten vaatimukset, oikeudet ja ehdot: Kohdassa 3.1 määrätään, että kansallisen sääntelyn alaisen ilma-aluksen ohjaajalla on oltava kyseisen ilma-alusryhmän kansallinen tai EU-lupakirja, tai kohdassa 9 tarkoitettu ulkomainen lupakirja. Kohdassa 8 sallitaan ICAOn jäsenvaltiossa myönnetyn kansallisen lentolupakirjan käyttö yksityislennoilla Suomessa rekisteröidyssä kansallisessa yhden ohjaajan ilma-aluksessa 28 päivän ajan, kuitenkin rajoitettuna VFR-lentoihin päivällä. Muussa tapauksessa vaaditaan lupakirjan validointi.

Ilma-alusryhmät luetellaan määräyksen kohdassa 2.1. Kyseiseen lentotoimintaan vaadittavalla lupakirjalla taas tarkoitetaan lupakirjojen jakoa kevyiden ilma-alusten (LAPL), yksityislentäjän (PPL), ansiolentäjän (CPL), usean ohjaajan (MPL) ja liikennelentäjän (ATPL) lupakirjoihin. Näistä lupakirjoista ei ole tällä hetkellä olemassa kansallisia ilmailumääräyksiä, vaan niihin sovelletaan EU:n lentomiehistöasetuksen mukaisia vaatimuksia.

EU-vaatimusten mukaisilla LAPL- ja PPL-lupakirjoilla saa lentää myös samaan ilma-alusryhmään kuuluvia kansallisia ilma-aluksia, kuten harrasterakenteisia tai experimental-koneita, ottaen huomioon LAPL-lupakirjaan liittyvät painorajat sekä ilma-alusluokkia ja lentotoimintaa koskevat rajoitukset. Vastaavasti EU-vaatimusten mukaisilla CPL-, MPL- ja ATPL-lupakirjoilla saa lentää myös samaan ilma-alusryhmään kuuluvia kansallisia ilma-aluksia, kuten historiallisia tai entisiä sotilaskoneita, harjoittaen sellaista lentotoimintaa mikä näillä lupakirjoilla EU-lainsäädännön mukaan sallitaan ja edellyttäen, että ohjaajalla on vaadittavat tyyppikelpuutukset. Vaikka ansio- ja liikennelentäjän lupakirjoista ei enää ole olemassa erillisiä kansallisia ilmailumääräyksiä vaan niihin sovelletaan EU:n lentomiehistöasetuksen mukaisia vaatimuksia, kansalliset lupakirjat ovat edelleen tarpeen esimerkiksi historiallisia ilma-aluksia varten, koska EASA-lupakirjaan ei voida merkitä tyyppikelpuutuksia muihin kuin EU-sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin.

Jos kansalliset purje- ja moottoripurjelentäjän sekä ilmapallogentäjän lupakirjat kumotaan, ainoat jäljelle jäävät ilma-alusryhmäkohtaiset lupakirjamääräykset ovat PEL M2-70 ultrakevytlentäjän lupakirjasta, PEL M2-80 autogiroilentäjän lupakirjasta sekä niihin liittyvät lennonopettajan kelpuutusta koskevat määräykset PEL M2-71 ja PEL M2-81. Kuten määräyksessä PEL M2-70 todetaan, ultrakevyttä lentokonetta saa lentää kansallisen ultrakevytlentäjän lupakirjan lisäksi myös EU-vaatimusten mukaisella LAPL(A)-lupakirjalla, taikka yksityislentäjän, ansiolentäjän tai liikenne-lentäjän lupakirjalla, edellyttäen että yksimoottoristen mäntämoottorilentokoneiden (SEP) luokkakelpuus on voimassa ja henkilö on lentänyt vaaditut koululennot ultrakevyellä lentokoneella. Tällä hetkellä ultrakevytlupakirjamääräys PEL M2-70 koskee vain lentokoneita, mutta ultrakevyiden helikopterien lupakirjoja varten on tarkoitus myöhemmin laatia erillinen määräys. Autogiroille on toistaiseksi olemassa ainoastaan kansallinen lupakirja.

Kohdissa 3.3 ja 3.4 todetaan, että kansallisiin purje-, moottoripurje- ja ilmapallogentäjän lupakirjoihin ja niihin liittyviin kelpuutuksiin sovellettaisiin EU-lainsäädännön mukaisia vaatimuksia, ellei kansallisista ilmailumääräyksistä muuta johdu. Kansallinen määräys on voimassa enää vain rajoitetusta radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksesta (PEL M2-93), minkä lisäksi aiemmin hankittuihin kansallisiin purje- ja moottorilentäjän sekä ilmapallogentäjän lupakirjoihin sovellettaisiin kansallisia määräyksiä vielä kohdan 11 mukaisella siirtymäajalla vuoteen 2025 asti.

Kohdassa 3.6 selvennetään vaatimuksia kansallisen sääntelyn alaisilla ilma-aluksilla vaadittavista kelpuutuksista. Vaikka esimerkiksi taitolentokelpuutuksesta tai mittarilentokelpuutuksesta ei ole olemassa kansallista ilmailumääräystä, tällaisen kelpuutuksen on oltava voimassa, jos kansallisen sääntelyn alaista (esimerkiksi harrasterakenteista tai experimental) ilma-alusta lennetään EASA-lupakirjalla harjoitetaan taitolentoa tai mittarilentotoimintaa. Sama koskee vesilento- ja hinauslento-kelpuutuksia. Ultrakevyiden ilma-alusten osalta oikeuksista vesilentoon, hinauslentoon ja taitolentoon määrätään määräyksessä PEL M2-70. Kuten kumottavassa määräyksessä OPS M1-20 aiemminkin todettiin, mahdollisesti vaadittavien luokkatyyppikelpuutusten sekä lento-oikeuden on oltava voimassa myös kansallisilla ilma-aluksilla lennettäessä.

Kohdassa 3.8 määrätään lääketieteellisistä kelpoisuusvaatimuksista. Niistä ei ole olemassa erillistä kansallista sääntelyä, vaan myös kansallisen sääntelyn alaisten ilma-alusten lupakirjojen hakijoilla tai haltijoilla on oltava EU:n lentomiestöasetuksen mukainen lääketieteellinen kelpoisuustodistus, sen mukaan kuin kyseiseen lupakirjaluokkaan vaaditaan. Ultrakevyiden ilma-alusten ja autogirojen osalta EU-sääntelyä ei ole, mutta niitä varten katsotaan riittäväksi lentomiestöasetuksen mukaisesti kevyiden ilma-alusten lupakirjaan vaadittava lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen luokka LAPL.

Kumottavan määräyksen OPS M1-20 kohta 4, Ilma-alusten miehitystä koskevat poikkeukset: Kyseisen kohdan tekstiä ei ole katsottu tarpeelliseksi siirtää määräykseen PEL M1-4, koska samoista asioista säädetään ja määrätään nykyisin toisaalla. Liikenteen palveluista annetun lain 130 §:n mukaan muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, jos kyseessä on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen luvan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi. Saman lain 134 §:n mukaan lento-oppilas saa lentää yksin vain silloin, kun lennonopettaja antaa siihen luvan ja valvoo lentoa, oppilas täyttää vähimmäisikä koskevat vaatimukset ja hänellä on lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Kansallista tarkastuslentoa koskevan määräyksen TRG M1-6 kohdan 3.2.1 mukaan tarkastettavan on ennen lentokokeen aloittamista esitettävä tarkastuslentäjälle lupakirja, jos sellainen vaaditaan (eli kelpuutusta varten suoritettavassa lentokokeessa) sekä voimassa oleva lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Saman määräyksen kohdassa 5.3 määrätään ilma-aluksen päällikölle asetettavista kelpoisuusvaatimuksista. Koelentojen osalta ohjaajan kelpoisuudesta määrätään harrasterakenteisten ilma-alusten

rakentamista koskevan määräyksen AIR M5-2 kohdassa 9.4, jonka mukaan henkilöllä on oltava voimassa oleva asianomaisen ilma-alusluokan lupakirja tarvittavine kelpuutuksineen sekä koelentotehtävään riittäväksi katsottava kokemus. Lentooppilaan lupakirjoja ei nykyisen sääntelyn mukaan enää vaadita.

Kohta 4, Lupakirjojen ja kelpuutusten voimassaolo: Kohdasta 4.1 on poistettu vaatimukset lääketieteellisistä kelpoisuustodistuksista, sillä niistä määrätään nyt kohdassa 3.8. Kansallisissa ilmailumääräyksissä olleet vaatimukset lääketieteellisistä kelpoisuustodistuksista on aiemmin kumottu määräyksellä OPS M1-20, jossa niistä määrättiin keskitetysti, ja nämä vaatimukset on nyt siirretty tähän määräykseen. Kohtaan 4.2 on muutettu lähtökohtaiseksi vaatimukseksi se, että kansallinen lupakirja on voimassa toistaiseksi, ellei sitä koskevassa ilmailumääräyksessä erikseen toisin mainita. Aiemmin lupakirjat olivat voimassa viisi vuotta kerrallaan. Voimaan jäävistä kansallisista lupakirjamääräyksistä autogirolentäjän lupakirjaa koskevassa määräyksessä PEL M2-80 määrätään vielä, että lupakirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi. Tämä määräys otetaan uudelleen tarkasteluun viimeistään sen jälkeen, kun yli 600 kg:n painoisia autogiroja koskevat EU-vaatimukset ovat valmistuneet. Ultrakevytlentäjän lupakirja on määräyksen PEL M2-70 mukaisesti voimassa toistaiseksi.

Kohta 5, Oikeuksien käyttäminen: Lisätty uusi väliotsikko. Alakohtien sisältö ei ole muuttunut.

Kohta 6, Lupakirjan ja kelpuutusten hakeminen: Kohtaan on tarkennettu, mitkä asiakirjat lupakirja- tai kelpuutushakemukseen on liitettävä. Vaadittavat asiakirjat ovat todistukset teoria- ja lentokoulutuksesta sekä kopio lentopäiväkirjasta. Tarkastuslentäjä toimittaa todistuksen hyväksytystä lentokokeesta Liikenne- ja viestintävirastolle suoraan. Aiemmin kohdassa viitattiin kyseistä lupakirjaa koskeviin ilmailumääräyksiin, mutta nämä määräykset on joko kumottu tai niissä viitataan takaisin määräykseen PEL M1-4.

Kohta 7, Lupakirjan tai kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen ja uusiminen: Kohtaan 7.3 on tarkennettu, että tarkastuslentäjä voi merkitä vanhentuneen kelpuutuksen uusimisen lupakirjaan, jos kelpuutus on lupakirjassa edelleen näkyvässä. Jos lupakirja on kirjoitettu uudelleen kelpuutuksen vanhentumisen jälkeen eikä kyseistä kelpuutusta enää näy lupakirjassa, uusimismerkinnän tekee Liikenne- ja viestintävirasto hakemuksen perusteella. Uusimisesta peritään tällöin 180 euron maksu.

Kohta 7.4 koskee määrääjäksi myönnettyjen lupakirjojen uusimista. Jos määräykset PEL M2-41, PEL M2-46 ja PEL M2-50 purjelentäjän, moottoripurjelentäjän ja ilmapallolentäjän kansallisista lupakirjoista kumotaan, määrääjän voimassa olevaksi jää enää vain autogirolentäjän lupakirja, joka määräyksen PEL M2-80 mukaisesti on voimassa enintään viisi vuotta. Määräyksessä PEL M2-80 olevilla, lupakirjan uudelleenkirjoittamista koskevilla vaatimuksilla tarkoitetaan käytännössä samaa kuin lupakirjan voimassaolon jatkamisella.

Kohta 8, Ulkomaiset lentolupakirjat: Kohtaan on tarkennettu, että kyse on vain kansallisen sääntelyn alaisten ilma-alusten lentämiseen oikeuttavista lupakirjoista. EU-sääntelyn alaisten ilma-alusten osalta EU:n ulkopuolisten valtioiden myöntämiin lupakirjoihin sovelletaan 20.6.2022 alkaen EU-vaatimuksia, kun lentomiehistöasetuksen 12 artiklan 4 kohdan mukaisesti käyttöön otettu, kolmansien maiden yksityislentäjän lupakirjoja koskenut siirtymäaika päättyy ja sitä koskenut määräys GEN M1-9 kumotaan. Kolmansien maiden lupakirjojen hyväksymiseen (validointiin) ja muuntamiseen sovelletaan tämän jälkeen komission delegeoitua asetusta (EU) 2020/723⁴. Lisäksi Yhdysvaltain ilmailuviranomaisen FAA:n myöntämien yksityislentäjän lupakirjojen vastavuoroista tunnustamista koskee Amerikan yhdysvaltojen

⁴ Komission delegeoitu asetusta (EU) 2020/723, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2020, kolmannen maan myöntämisen lentäjien sertifiointin hyväksymistä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 1178/2011 muuttamisesta (EUVL L 170, 2.6.2020, s. 1–8)

ja Euroopan yhteisön välinen sopimus yhteistyöstä siviili-ilmailun turvallisuuden sääntelyssä, jonka lupakirjoja koskeva liite 3 on tullut voimaan toukokuussa 2021.

Lisäksi on lyhennetty sitä jaksoa, jonka ajan ulkomaisen kansallisen lentolupakirjan haltija saa toimia ohjaajana yksityislennoilla Suomessa rekisteröidyssä, kansallisen sääntelyn alaisessa yhden ohjaajan ilma-aluksessa VFR-lennoilla päivällä, kun hän oleskelee Suomessa tilapäisesti. Aiemmin tilapäiseksi katsottiin kaikki oleskelu, joka ei ylitä 185 päivää kalenterivuodessa. Tämä jakso oli sama, jonka ylittävä oleskelu muussa kansallisessa lainsäädännössä katsotaan vakituiseksi asumiseksi. Asetuksen (EU) 2020/723 8 artiklan 3 kohdassa kuitenkin sallitaan kolmannen maan lupakirjan hyväksyminen EU-alueella lentämistä varten vain 28 päivän ajaksi. Tästä syystä katsotaan tarkoituksenmukaisesti, että kansallisten lupakirjojen osalta sallittua jaksoa lyhennetään vastaavasti. Kohdan 8.2 mukaisesti jos ulkomaisen kansallisen lentolupakirjan haltija aikoo toimia Suomessa ohjaajana pidempään kuin 28 päivän ajan, hänen on haettava lupakirjansa validointia. Yksityislentäjän, ansiolentäjän ja liikennelentäjän lupakirjojen on validointia varten täytettävä EU:n lentomiehistöasetuksen vaatimukset, joita muutoinkin sovelletaan vastaaviin suomalaisiin lupakirjoihin.

Aiemman määräyksen alakohtien 7.1 ja 7.2 sisältö on yhdistetty niin, että vaatimukset ovat nyt samat sekä EU- ja ETA-maiden ja Sveitsin että muiden ICAO-valtioiden myöntämille lupakirjoille. Molempia koskee mainittu 28 peräkkäisen päivän jakso, minkä jälkeen on haettava lupakirjan validointia. Yhdistetty kohta myös koskee kaikkia lupakirjoja riippumatta siitä, onko kyseessä ICAO Annex 1:n mukainen esim. kansallinen yksityislentäjän lupakirja vai sitä alemman tasoinen, esimerkiksi ultrakevytlentäjän lupakirja. Ultrakevytlentokoneen lentämiseen vaaditaan yksityislentäjän lupakirjan haltijalta määräyksen PEL M2-70 mukaisesti voimassa oleva SEP-luokkakelpuutus sekä kaksi tuntia koululentoja ultrakevyellä lentokoneella.

Kohta 9, Lentopäiväkirja: Kohtiin 9.3 ja 9.4 on siirretty lentokokemuksen hyväksi laskemista koskevat kohdat sellaisenaan kumottavan määräyksen OPS M1-20 kohdasta 4.3.

Kohta 11, Siirtymämääräys: Kohdassa on annettu siirtymäaika, jonka mukaan kansallisten purjelentäjän tai moottoripurjelentäjän lupakirjan haltijoiden olisi muutettava lupakirjansa EU:n purjelentoasetuksen mukaisiksi lupakirjoiksi 1.1.2025 mennessä. Siihen asti näihin lupakirjoihin ja niihin liittyviin kelpuutuksiin sovellettaisiin kumottavien määräysten PEL M2-41, Purjelentäjän lupakirja, ja PEL M2-46, Moottoripurjelentäjän lupakirja, mukaisia vaatimuksia. Halutessaan tällaisen lupakirjan haltija voi hakea lupakirjansa uudelleenkirjoittamista siirtymäajan kuluessa vielä kansallisten vaatimusten mukaisesti, mutta 1.1.2025 mennessä hänen olisi haettava lupakirjansa muuntamista.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa syksyllä 2022.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepäätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lisäksi määräysmuutoksesta viestitään kohdennetusti kansallisia lupakirjoja ja kelpuutuksia varten koulutusta antavien organisaatioiden vastuuhenkilöille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)