

PEL M2-16: Kansallinen tarkastuslentäjän valtuutus

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräys koskee tarkastuslentäjän valtuutuksia, jotka oikeuttavat ottamaan vastaan tarkastuslentoja kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvien ilma-alusten lentomiestien lupakirjoja sekä niihin liittyviä kelpuutuksia ja oikeuksia varten. Aiemman vuonna 1994 julkaistun määräyksen on muilta osin syrjäyttänyt EU-sääntely. EU-sääntelyn kattamista tarkastuslentäjän valtuutuksista säädetään ns. lentomiestöasetuksen (EU) N:o 1178/2011¹ luvussa K, sekä purjelentokoneiden ja ilmapallojen osalta erikseen asetuksissa (EU) 2020/358² ja (EU) 2020/357³. Nämä valtuutukset oikeuttavat ottamaan vastaan tarkastuslentoja EU-sääntelyn alaisilla ilma-aluksilla esimerkiksi EU-sääntelyn mukaisia yksityis-, ansio- ja liikennelentäjän lupakirjoja, purjelentäjän ja ilmapallolentäjän lupakirjoja sekä niihin liittyviä kelpuutuksia ja oikeuksia varten. Ne ilma-alukset, joihin ei sovelleta EASA-perusasetusta⁴ ja jotka siten kuuluvat edelleen kansallisen sääntelyn piiriin, määritellään EASA-perusasetuksen liitteessä I. Lisäksi EU-sääntelyn ulkopuolelle jäävät sellaiset ilma-alukset, joiden osalta otetaan Suomessa käyttöön EASA-perusasetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettu kansallinen poikkeusmahdollisuus (opt-out), joka koskee 600/650 kg:n painorajan alittavia ja muut määritellyt edellytykset täyttäviä lentokoneita, helikoptereita ja purjelentokoneita. Poikkeusmahdollisuus tullaan ottamaan käyttöön 1.1.2021 voimaan tulevalla ilmailulain (864/2014) ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muutoksilla 534/2020 ja 535/2020.

Määräyksestä PEL M2-16 poistetaan tässä muutoksessa ne osat, jotka koskevat EU-sääntelyn piiriin siirtyneiden lentolupakirjojen, kelpuutusten ja oikeuksien myöntämiseksi, voimassaolon jatkamiseksi tai uusimiseksi suoritettavia lentokokeita ja tarkastuslentoja. Voidakseen ottaa vastaan lentokokeita ja tarkastuslentoja kansallisia lentokoneen ja helikopterin lupakirjoja sekä niihin liittyviä kelpuutuksia ja oikeuksia varten tarkastuslentäjän on täytettävä lentomiestöasetuksen luvussa K säädetyt kokemusvaatimukset, joista on kuitenkin varattu mahdollisuus myöntää poikkeuksia.

Muut tarkastuslentäjien kokemusvaatimukset on säilytetty määräyksessä ennallaan. Kansallisia purjelento-, moottoripurjelento- ja ilmapallolupakirjoja varten saan näin ollen ottaa vastaan tarkastuslentoja jonkin verran vähäisemmällä lentokokemuksella kuin vastaavia EU-lupakirjoja varten. Aiemmasta määräyksestä kokonaan puuttuneet autogyrotarkastuslentäjän sekä lennonopettajien tarkastuslentäjien kokemusvaatimukset on tässä muutoksessa lisätty.

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)

² Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/358, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2020, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/1976 muuttamisesta purjelentäjän lupakirjojen osalta (EUVL L 67, 5.3.2020, s. 57–81)

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/357, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2020, asetuksen (EU) 2018/395 muuttamisesta ilmapallolentäjän lupakirjojen osalta (EUVL L 67, 5.3.2020, s. 34–56)

⁴ 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)

Tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaolon jatkamista varten hakijan on oltava suorittanut valvottu tarkastuslento viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana. Tämän lisäksi vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) järjestämä tarkastuslentäjien kertauskoulutus tietojen päivittämiseksi, ja se on oltava suoritettu voimassaolon jatkamista edeltävien 12 kuukauden aikana. Ultrakevytlentäjän lupakirjojen osalta on tarkennettu, että jos henkilöllä on jo tarkastuslentäjän valtuutus lentokoneen lupakirjoja varten sekä opetusoikeus ultrakevyillä lentokoneilla, hänen ei tarvitse erikseen hankkia tarkastuslentäjän valtuutusta ultrakevytlentokoneille.

Näiden muutosten lisäksi määräykseen on tehty muita tarkennuksia, joista merkittävimmät kuvataan jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa muutetun määräyksen liikenteen palveluista annetun lain 131 §:n nojalla, jonka mukaan virasto voi antaa 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, täydennettyinä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä, mm. ohjaamomiehistöltä vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta ja kokemuksesta.

Määräyksen PEL M2-16 vastainen toiminta voi johtaa liikenteen palveluista annetun lain mukaisiin seuraamuksiin. Näitä ovat lain 245 §:n mukainen huomautus tai varoitus sekä luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen lain 242 §:n mukaisesti. Lisäksi Traficom voi lain 255 §:n mukaisesti velvoittaa luvanhaltijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa tällaisen päätöksen tehosteeksi uhkasakon.

Määräyksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 3.10.2018 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa (ennen 1.1.2019 Liikenteen turvallisuusvirastossa) virkatyönä. Määräysvalmistelu keskeytettiin keväällä 2019, jotta uudistettavassa määräyksessä voitiin ottaa huomioon silloin EU:ssa valmisteilla olleet purjelentäjien ja ilmapallolentäjien lupakirjoja, koulutusta ja tarkastuslentoja koskevat uudet asetukset. Valmistelua jatkettiin näiden asetusten tultua voimaan maaliskuussa 2020.

Määräyksestä järjestettiin noin kahden viikon mittainen sisäinen lausuntokierros ja sen jälkeen sidosryhmien kuulemiseksi ulkoinen lausuntokierros 26.5. - 29.6.2020. Ulkoisella lausuntokierroksella kommentteja saatiin Suomen Ilmailuliiton (SIL) purjelentotoimikunnalta sekä experimental- ja ultratoimikunnalta. Lausuntojen johdosta päädyttiin säilyttämään mahdollisuus myös kansallisiin tarkastuslentäjän valtuutuksiin EASA-valtuutusten ohella, sekä yksinkertaistettiin valtuutusten voimassaolon jatkamisen vaatimuksia siten, että useamman ilma-alusryhmän tarkastuslentäjävaltuutuksen haltija voi jatkaa kaikkien kiinteäsiipisten ja toisaalta kaikkien pyöriväsiipisten ilma-alusten tarkastuslentäjän valtuutusta samalla tarkastuslennolla. Lisäksi tarkennettiin valvottuja tarkastuslentoja koskevan kohdan 3.3.2 sanamuotoa.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Tärkein syy määräyksen muuttamiseen on tarve poistaa EU-sääntelyn syrjäyttämät ja sen kanssa osin ristiriitaiset määräyskohdat. Tämä selkeyttää sääntelyä ja selvittää asiakkaille, mitkä ovat voimassa olevat ja sovellettavat vaatimukset. Tämä voi myös vähentää viranomaiselle asiasta tulevia kyselyjä. Asiakkaiden toimintaa selkeyttää myös se, että kansallista määräystä tuodaan eräiltä osin paremmin linjaan EU-vaatimusten kanssa, jolloin kummankin sääntelyn alaista toimintaa harjoit-

tavien ei tarvitse noudattaa kahta eri säännöstöä ja siirtyminen EU-sääntelyn alaisiin lupakirjaluokkiin helpottuu. Määräysmuutoksella ei ole käytännössä vaikutusta mahdollisuuksiin päästä tarkastuslentäjäksi, sillä aiemman määräyksen mukaiset kokemusvaatimukset on säilytetty ennallaan. Kansallisille lentokone- ja helikopteritarkastuslentäjille vaatimukset pysyvät pääosin samana tai vähenevät, kun he siirtyvät noudattamaan EU:n lentomiehistöasetuksen luvun K mukaisia vaatimuksia.

Määräykseen on uutena asiana lisätty erilliset kokemusvaatimukset lennonopettajien tarkastuslentäjille. Näitä ei ole aiemmin määritelty kansallisella tasolla, vaan henkilön valtuuttaminen ottamaan vastaan tarkastuslentoja lennonopettajan kelpuutuksia varten on perustunut viranomaisen tapauskohtaiseen harkintaan. Kokemusvaatimusten määrittely antaa lennonopettajien tarkastuslentäjän valtuutuksen myöntämiselle aiempaa selkeämmät ja objektiivisemmat kriteerit. Kansallisen sääntelyn alaisia harrasteilmailun lennonopettajien tarkastuslentäjiä on Suomessa tällä hetkellä yhteensä noin 15, joista valtaosa ultrakevytlentäjiä.

Se, ettei FE(A)-tarkastuslentäjiltä enää vaadittaisi erillistä tarkastuslentäjävaltuutusta ultrakevytlentokoneita varten, vähentää sekä asiakkaille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa että viranomaisen työmäärää. Asiakkaille koituu myös vähäistä taloudellista säästöä, kun tarkastuslentäjän valtuutusta ultrakevytlentokoneille ei tarvitse hankkia ja ylläpitää FE(A)-valtuutuksen lisäksi. Uusi tarkastuslentäjän valtuutus maksaa voimassa olevan Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun asetuksen (maksuasetus, 472/2020) mukaan 200 euroa ja sen voimassaolon jatko saman verran, ja valtuutus on voimassa viisi vuotta. Tämä voi kannustaa entistä useampia FE(A)-valtuutuksen haltijoita toimimaan tarkastuslentäjänä myös ultrakevytlentäjän lupakirjoja varten, mikä parantaa tarkastuslentäjien saatavuutta. Viranomaisen maksutuloja muutos vastaavasti vähentää, mutta vaikutus ei ole merkittävä. Tällä hetkellä tarkastuslentäjän valtuutus sekä moottorilentokoneita että ultrakevyitä varten on hieman yli kymmenellä henkilöllä.

Samoin se, että tarkastuslentäjä voi jatkossa tehdä merkinnän valtuutuksen voimassaolon jatkamisesta tai uusimisesta suoraan tarkastettavan lupakirjaan, eikä asiasta tarvitse esittää hakemusta viranomaiselle, vähentää sekä asiakkaille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa että viranomaisen työmäärää. Koska tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaolon jatkosta tai uusimisesta perittävä viranomaismaksu on maksuasetuksen mukaan 200 euroa, asiakkailta säästyisi tämä summa viiden vuoden välein ja viranomaisen maksutulot vähenisivät vastaavasti. Suomessa on tällä hetkellä noin 40 kansallisen sääntelyn alaista tarkastuslentäjää, joten maksutulot vähenevät muutoksen myötä enintään noin 8000 euron verran viiden vuoden jaksolla. Tarkastuslentäjävaltuutusten voimassaolon jatkon ja uusimisen merkintä suoraan lupakirjaan ilman hakemusta viranomaiselle on jo käytäntönä EASA-vaatimusten mukaisissa lupakirjoissa.

Muutos, jonka mukaan valtuutuksen voimassaolon jatkamiseksi tai sen uusimiseksi on joka kerta suoritettava valvotun tarkastuslennon lisäksi viranomaisen järjestämä kertauskoulutus, varmistaa tarkastuslentäjien tietojen ja taitojen pysymisen ajan tasalla. Kun toisaalta valtuutuksen voimassaoloaika on pidennetty kolmesta vuodesta EU-vaatimusten mukaiseen viiteen vuoteen, asiakkaille aiheutuvat kustannukset eivät merkittävästi kasva. Tämänhetkisen suoritemaksun mukaan kustannus kertauskoulutuksesta olisi 150 euroa viiden vuoden välein, mikä merkitsisi viranomaisen maksutuloina noin 6000 euroa viiden vuoden jaksolla.

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

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Soveltamisala: Määräykseen on lisätty soveltamisalan määrittely. Määräys koskee yksinomaan kansallisiin lentolupakirjoihin, kelpuutuksiin ja oikeuksiin liittyviä lentokokeita ja tarkastuslentoja, jotka suoritetaan EASA-perusasetuksen liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla, joihin EU-sääntelyä ei sovelleta. Näitä ovat

esimerkiksi historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset, harrasterakenteiset ja experimental-ilma-alukset, ultrakevytlentokoneet ja autogiroit, sekä liitteessä määrittelyyn painorajan alittavat purje- ja moottoripurjelentokoneet ja tilavuusrajan alittavat ilmapallot.

Soveltamisalakohdassa ”muutoin EU-sääntelyn ulkopuolelle jäävillä ilma-aluksilla” tarkoitetaan esimerkiksi sellaisia ilma-aluksia, joille jäsenvaltio voi päättää myöntää poikkeuksen EASA-perusasetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisesti (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). Tällainen poikkeusmahdollisuus otetaan Suomessa ilmailulainsäädännön muutoksilla käyttöön 1. tammikuuta 2021 alkaen.

Kumottavan määräyksen kohta 1.1 b: Kohta on poistettu, koska se koskee EU-sääntelyn soveltamisalaan siirtynyttä toimintaa.

Kumottavan määräyksen kohdat 2.1.2 ja 2.2.3: Erilliset poikkeuksia koskevat kohdat on poistettu, koska viranomaisen mahdollisuudesta myöntää poikkeuksia määrätään nyt koko määräyksen osalta kohdassa 7.

Kohta 2.3: Vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 1.3. Kohtaan on lisätty tarkennus siitä, millä perusteilla viranomainen arvioi hakijan soveltuvuutta tarkastuslentäjän tehtävään. Kohdassa viitataan liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ään, jossa säädetään luvan peruuttamisen edellytyksistä. Siinä mainittuja perusteita vastaavasti henkilö katsotaan soveltumattomaksi tarkastuslentäjän tehtävään, jos hän on toistuvasti tai vakavasti rikkonut ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä, tai jos on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei hän kykene hoitamaan tehtävää turvallisesti. Toiseksi viitataan EU:n lentomiehistöasetuksen 1178/2011 liitteen I kohtaan FCL.1010, jonka mukaan tarkastuslentäjän valtuutuksen hakijalla on oltava tarkastuslentäjän oikeuksiin soveltuvat tiedot, tausta ja kokemus, eikä hänelle saa olla kolmen viime vuoden aikana määrätty rikkomusten vuoksi seuraamuksia, kuten lupakirjan peruutusta. Kohdan FCL.1010 sisältöä selitetään tarkemmin säädökseen liittyvän ohjemateriaalin kohdassa AMC1 FCL.1010. Sen mukaan viranomaisen on hakijan taustaa arvioidessaan otettava huomioon mahdollisten rikkomusten lisäksi hakijan luonne ja persoonallisuus sekä hänen yhteistyönsä viranomaisen kanssa. Tarkastuslentäjien tarpeen arviointi puolestaan perustuu viranomaisen valvontaresurssien riittävyteen, mikä on johdettavissa tarkastuslentäjien valvontaa koskevasta lentomiehistöasetuksen kohdasta ARA.FCL.205.

Kohta 3.1.1: Vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 2.1.1. Kohtaan on lisätty vaatimus, jonka mukaan tarkastuslentäjän kelpuutuksen myöntämiseksi hakijalla on oltava kelpoisuus toimia ilma-aluksen päällikkönä lentokokeen tai tarkastuslennon aikana. Vaatimus on linjassa lentomiehistöasetuksen kohdan FCL.1000 a) 2) kanssa. Jos tarkastuslentäjällä on EASA-vaatimusten mukainen valtuutus, hän saa ottaa vastaan tarkastuslentoja myös kansallisilla ilma-aluksilla edellyttäen, että hän täyttää kohdan 3.1.1 mukaiset edellytykset.

Kohta 3.2: Vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 2.2. Tarkastuslentäjän kokemusvaatimuksista on poistettu kohdat, jotka koskevat nykyisin EU-sääntelyn piiriin kuuluvia yksityislentäjän, ansiolentäjän ja liikennelentäjän lupakirjoja, mittarilentokelpuutusta, lentokoneiden ja helikopterien lennonopettajakelpuutuksia sekä tyyppikelpuutuksia. Näissä kohdissa vaaditut tuntimäärät olivat aiemmassa määräyksessä osin ristiriidassa lentomiehistöasetuksen luvussa K vaadittujen kanssa. Niiden tarkastuslentäjien osalta, jotka ottavat vastaan tarkastuslentoja kansallisia lentokoneen ja helikopterin lupakirjoja sekä niihin liittyviä kelpuutuksia varten, viitataan nyt lentomiehistöasetuksen lukuun K, ja tarkastuslentäjien on täytettävä sen mukaiset kokemusvaatimukset (ks. kohdat FCL.1005.FE, FCL.1010.TRE, FCL.1010.CRE, FCL.1010.IRE ja FCL.1010.FIE).

Jokaiseen alakohtaan on lisätty kokemusvaatimukset henkilöille, jotka aikovat ottaa vastaan tarkastuslentoja lennonopettajakelpuutuksia varten. Näitä ei ollut aiemmassa määräyksessä määritelty muille kuin lentokoneiden ja helikopterien lennonopettajakelpuutuksille. Lennonopettajien tarkastuslentäjien kokemusvaatimukset on suhteutettu kunkin ilma-alusryhmän tarkastuslentäjille asetettuihin yleisiin kokemusvaatimuksiin. Lausuntokierroksella sidosryhmiä pyydettiin kiinnittämään erityistä huomiota siihen, onko kansallisille purje-, moottoripurje- ja ilmapallotarkastuslentäjille ylipäättään tarvetta, kun EASA-tarkastuslentäjillä on oikeus ottaa vastaan tarkastuslentoja myös kansallisia lupakirjoja ja kelpuutuksia varten. SIL:n purjelentotoimikunnan lausunnossa esitettiin kansallisten tarkastuslentäjävaatimusten säilyttämistä ainakin sen ajan, jolloin siirtymävaihe purjelentäjän lupakirjaa koskeviin Part-SFCL vaatimuksiin on vielä kesken. Traficom päätti säilyttää mahdollisuuden myös pelkästään kansallisiin tarkastuslentäjän valtuutuksiin, koska se voi edistää tarkastuslentäjien saatavuutta.

Ilmapallolentäjien tarkastuslentäjille otetaan käyttöön opettajakokemuksen osalta EU-asetusta 2020/357 vastaava vaatimus, eli 50 tuntia lennonopetusta koko koulutusohjelman kattaen, kun aiempi vaatimus oli lentokoulutuksen antaminen vähintään viidelle oppilaalle. Tämä vastaa myös tapaa, jolla lennonopettajakokemus on tässä määräyksessä määritelty muille ilma-alusryhmille. Samoin ilmapallolennonopettajien tarkastuslentäjille asetetut kokemusvaatimukset ovat samat kuin asetuksessa 2020/357. Tämän perusteena on, että Suomen ilmasto-olosuhteiden arvioidaan vaikuttavan ilmapallolentämiseen muita ilma-alusryhmiä vähemmän, koska ilmapallolentotoimintaa voidaan harjoittaa myös talvella.

Lisäksi EU-vaatimuksista on otettu käyttöön vaihtoehtoisia tapoja vaaditun lentokokemuksen hankkimiseen (esim. purjelentäjien tarkastuslentäjillä joko 100 tuntia tai 300 lento-ohjelmakokemusta).

Aiemmasta määräyksestä puuttuivat kokemusvaatimukset autogyrotarkastuslentäjän valtuutuksen hakijoille. Nämä on nyt määritelty ottaen huomioon määräyksessä PEL M2-81 asetetut vaatimukset autogyrolennonopettajille. Autogyrolupakirjat sekä niihin liittyvät kelpuutukset ja valtuutukset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan, koska alle 600 kg painavat autogyrot rajataan EASA-perusasetuksen liitteessä I sen soveltamisalan ulkopuolelle.

Myös ultrakevyiden lentokoneiden lupakirjat, kelpuutukset ja valtuutukset kuuluvat kokonaan kansalliseen toimivaltaan. Niitä koskevat tarkastuslentäjän kokemusvaatimukset ovat pysyneet määräyksessä ennallaan, mutta lisäksi on määritelty kokemusvaatimukset ultrakevytlennonopettajien tarkastuslentäjille. Kohtaan 3.2.6 on lisätty tarkennus, joka mahdollistaa tarkastuslentojen vastaanottamisen myös ultrakevyillä lentokoneilla, jos henkilöllä on jo tarkastuslentäjän valtuutus lentokoneita varten (FE(A)) sekä opetusoikeus ultrakevyitä lentokoneita varten. Ultrakevytlennonopettajien tarkastuslentäjien kokemusvaatimusten perustana ovat asetuksen (EU) N:o 1178/2011 kohdassa FCL.1005.FE kevyiden ilma-alusten LAPL-tarkastuslentäjille asetetut vaatimukset.

Muutoin tarkastuslentäjien kokemusvaatimukset on säilytetty aiempaan määräykseen PEL M2-16 nähden ennallaan. Näitä kevytilmailun kokemusvaatimuksia määritettäessä on katsottu tarpeelliseksi ottaa huomioon mm. Suomen ilmastolliset olosuhteet ja Keski-Eurooppaa lyhyempi lentokausi. Yleisenä periaatteena on kuitenkin edelleen helpottaa siirtymistä kansallisista lupakirjoista ja kelpoisuuksista vastaaviin EU-tason kelpoisuuksiin niille, jotka haluavat laajentaa oikeuksiaan. Kansallisten tarkastuslentäjien vähäisemmät kokemusvaatimukset eivät tätä estä, vaan henkilö voi riittävän lento- ja opetuskokemuksen kerättyään hakea myös EU-sääntelyn mukaista tarkastuslentäjän valtuutusta. EU-asetuksissa lennonopettajien tarkastuslentäjäksi pääsy kuitenkin edellyttää riittävää kokemusta nimenomaan lennonopettajien kouluttajana, minkä hankkiminen on Suomessa todettu hankalak-

si, joten tälle on määritelty vaihtoehdoksi tietyn tuntimäärän kokemus lennonopettajana yleisesti.

Kohta 3.3.2: Vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 2.3.2. Kohdan viimeinen virke on muotoiltu uudelleen siten, että huomioon otetaan ohjaamon ahtauden lisäksi myös muut syyt, jotka voivat estää tarkastuslennon suorittamisen tarkastuslentäjän valtuutusta varten todellisen tarkastettavan kanssa niin, että tarkastuslentäjä valvoo suoritusta. Näitä ovat esimerkiksi ilma-aluksen painorajat tai se, ettei tarkastettavaa lentäjää ole kyseiseen aikaan saatavilla. Määräyskohdan sisältö on ennallaan, eli tarkastuslento voidaan edelleen suorittaa tarvittaessa siten, että suorituksen vastaanottava tarkastuslentäjä toimii ohjaajan paikalla.

Lisäksi kohdassa 3.3.2 on tarkennettu sanamuoto "erikseen määräämän tarkastuslentäjän" muotoon "erityisesti valtuuttaman kokeneen tarkastuslentäjän". Tarkoituksena on tuoda esiin, ettei tarkastuslentäjää määrätä tässä tapauksessa jokaista lentoa varten erikseen. Muutos perustuu SIL:n experimental- ja ultratoimikunnan samansuuntaiseen ehdotukseen. Tarkastuslentäjien oikeudet ilmenevät Traficomien julkaisemasta tarkastuslentäjäluelestosta, jossa kokeneen tarkastuslentäjän oikeuden saaneet henkilöt on merkitty sanalla "senior". Kokeneita tarkastuslentäjiä valitessaan Traficom noudattaa lentomiehistöasetuksen ohjemateriaalin kohdassa AMC1 FCL.1020; FCL.1025, Qualification of senior examiners, annettuja suuntaviivoja. Sen mukaan henkilöllä on oltava asianmukaisen tarkastuslentäjävaltuutuksen lisäksi viranomaisen riittävänä pitämä lentokokemus sekä kokemus lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamisesta. Viranomaisen voi arvioida ehdokkaan taidot valvotulla tarkastuslennolla, jonka ottaa vastaan viranomaisen tarkastaja. Kokeneena tarkastuslentäjänä toimiville annetaan tehtävää varten erityinen viranomaisen ohjeistus (briefing).

Kohta 4, Valtuutuksen voimassaolo ja tarkastuslentäjän oikeudet: Kohtaan on yhdistetty kumottavan määräyksen kohdat 3 ja 4. Tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaoloaika on pidennetty kolmesta vuodesta viiteen vuoteen, mikä vastaa purjekoneiden ja ilmapallojen uusissa EU-lupakirjavaatimuksissa säädettyä voimassaoloaika.

Aiemmin suoraan määräyksessä mainittujen tarkastuslentäjän valtuutuksen peruuttamisen edellytysten sijaan kohdassa viitataan lakiin liikenteen palveluista. Nykyisen perustuslain 80 §:n mukaisesti yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lailla. Viitatus liikennepalvelulain kohdan mukaan henkilölupa voidaan peruuttaa tai sitä voidaan rajoittaa mm. jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä virheitä tai puutteita korjata määräajassa, jos luvan haltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut lakia tai säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä, tai jos on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvan haltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Kohdan 4.2 (vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 3) sanamuotoa on selvennetty ja yksinkertaistettu, ja samalla on tarkennettu, että valtuutuksesta voidaan antaa vahvistus myös muulla tavoin kuin paperisella kirjeellä. Tarkastuslentäjän oikeudet erilaisten lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottoon määritellään valtuutuksessa, ja tietyille lentokokeille tai tarkastuslennoille voidaan vaatia erikseen nimetty tarkastuslentäjä. Tällaisia lentoja voivat olla esimerkiksi tarkastuslennot, jotka suoritetaan tarkastuslentäjän valtuutuksen saamiseksi tai ensimmäistä lennonopettajan kelpuutusta varten. Lisäksi viitataan erilliseen viranomaisohjeeseen tarkastuslentäjien nimeämisestä (tällä hetkellä ohje TRAFI/91992/03.04.00.01/2017, Tarkastuslentäjän nimeäminen).

Kohta 5, Valtuutuksen voimassaolon jatkaminen ja uusiminen: Uuden määräyksen mukaan tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaolon jatkaminen edellyttää, että henkilö sekä suorittaa valvotun tarkastuslennon että osallistuu Liikenne- ja viestintäviraston järjestämään tarkastuslentäjien koulutustilaisuuteen. Aiemmassa mää-

räyksessä kertauskoulutus oli vaihtoehtoinen kokemusvaatimuksen täyttämiseksi. Uudesta määräyksestä on kokonaan poistettu kokemusvaatimus, jonka mukaan hakijan oli oltava vastaanottanut kaksi tarkastuslentoa kunkin 12 kuukauden jakson aikana valtuutuksen voimassaoloaikana. Tämä on linjassa purjekoneiden ja ilmapallojen tarkastuslentäjien uusien EU-vaatimusten kanssa. Samoja vaatimuksia muokailleen valvottu tarkastuslento on oltava suoritettu viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana ennen voimassaolon jatkamista, kun määräaika aiemmin oli 12 kuukautta.

Etenkin kun valtuutuksen voimassaoloaika on pidennetty viiteen vuoteen, kertauskoulutus on katsottu tarpeelliseksi jokaisessa voimassaolon jatkamisessa. Näin varmistetaan tarkastuslentäjien tietojen ajan tasalla pysyminen ilmailun säädöksistä, määräyksistä ja viranomaisen linjauksista. Tarkastuslentäjät ovat myös tärkeä kanava viranomaisen turvallisuusviestinnässä. EU-sääntelystä poiketen tarkastuslentäjän kertauskoulutus vaaditaan edelleen suoritettavaksi edellisten 12 kuukauden aikana ennen voimassaolon jatkamista. Purjekoneiden ja ilmapallojen uusien EU-säädösten mukaan riittää kertauskoulutuksen suorittaminen jossain vaiheessa valtuutuksen viiden vuoden voimassaoloaikana, mutta tämän ei voida katsoa riittävästi varmistavan tietojen ajantasaisuutta esimerkiksi säädösten ja määräysten muutoksista.

Aiemmasta määräyksestä poiketen vaaditaan nyt nimenomaan tarkastuslentäjien kertauskoulutus, eikä lennonopettajien koulutukseen osallistuminen enää riitä. Tämä perustuu siihen, että tarkastuslentäjä ja lennonopettaja toimivat eri tehtävissä, ja osa koulutuksessa läpikäytävistä aiheista ja toimintaan liittyvistä haasteista ovat erilaisia. Tällaisia ovat esimerkiksi tarkastuslentotoiminnan vastuu- ja vakuutusky-symykset. Myös EU-säädöksissä vaatimuksena on erillinen tarkastuslentäjien kertauskurssi.

Kohta 5.2: Kohtaan on lisätty maininta siitä, että tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaolon jatkamista varten vaatimuksia ei tarvitse täyttää erikseen jokaista tarkastuslentäjän luokkaa varten (esim. tyyppitarkastuslentäjä). Jos henkilöllä on tarkastuslentäjän oikeudet useampaan ilma-alusryhmään, hän voi jatkaa kaikkien kiinteäsiipisten ja toisaalta kaikkien pyöriväsiipisten ilma-alusten tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaoloa samalla kertaa. Lentokoneiden osalta kohdassa kuitenkin tarkoitetaan vain luokkaan SEP (Single-Engine Piston) kuuluvien yksimoottoristen mäntämoottorikoneiden tarkastuslentoja. Lisäksi tämä jatkamahdollisuus edellyttää, että hakijalla on voimassa oleva lennonopettajan kelpoisuus jokaiseen niistä ilma-alusryhmistä sekä -luokista (esim. yksimoottoriset mäntämoottorikoneet, turbiinimoottorihelikopterit), joiden tarkastuslentäjäoikeuksien voimassaolon jatkamiseksi tarkastuslento suoritetaan. Kohdan lopullinen muotoilu perustuu SIL:n purjelentotoimikunnan esitykseen.

Kohta 5.3: Vanhentuneen valtuutuksen uusimiseksi vaaditaan valvottu tarkastuslento, joka on suoritettava erikseen kunkin ilma-alusryhmän tai tarkastuslentäjän luokan tarkastuslento-oikeutta varten.

Kohta 5.4: Lisätty maininta siitä, että tarkastuslentäjän valtuutusta varten tarkastuslennon vastaanottaneella tarkastuslentäjällä on oikeus tehdä merkintä valtuutuksen voimassaolon jatkamisesta tai uusimisesta suoraan tarkastettavan lupakirjaan. Poikkeuksena ovat kokeneen tarkastuslentäjän (senior examiner) valtuutukset, jotka on merkitty erilliselle paperille. Näiden voimassaolon jatkamiseksi tai uusimiseksi on edelleen tehtävä hakemus viranomaiselle.

Kohta 6, Poikkeukset ja siirtymämääräykset: Kohtaan on otettu yleinen poikkeusmääräys, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi perustellusta syystä myöntää määräyksen vaatimuksista poikkeuksia, mikäli vastaava turvallisuustaso sekä tarkastuslentäjän riittävät tiedot ja osaaminen voidaan muulla tavoin varmistaa. Kohdassa 6.2 on lisäksi määritelty ns. isoisän oikeudet, joiden perusteella nykyiset tarkastuslentäjän valtuutukset pysyvät voimassa, vaikka henkilö ei täyttäisi kohdan

3.2 mukaisia uusia kokemusvaatimuksia. Kohdassa 6.3 tarkennetaan siirtymämenettelyä valtuutusten kolmen vuoden voimassaoloajasta uuden määräyksen mukaiseen viiden vuoden voimassaoloaikaan. Nykyisiä valtuutuksia ei voimassaoloajan muutoksen vuoksi kirjoiteta uudelleen, vaan ne ovat voimassa niihin merkittyyn voimassaolon päättymispäivään asti. Viiden vuoden voimassaoloaika otetaan käyttöön, kun valtuutuksen voimassaoloa seuraavan kerran jatketaan.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys annetaan 6.10.2020 ja se tulee voimaan 6.11.2020. Voimaantuloajankohdan perusteena on antaa ilmailijoille aikaa perehtyä uudistettuihin vaatimuksiin sekä varmistaa, että meneillään oleva lentokausi voidaan vielä toimia vanhoilla säännöillä.

Määräyksestä viestiminen

Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja Traficom in ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla, sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä kohdennetusti tarkastuslentäjän valtuutuksen haltijoille.

LIITTEET:

Kommenttikooste