

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 lentomiehistön lupakirjoja koskevan EU-sääntelyn ulkopuolelle mm. tietyn painorajan alittavat ultrakevyet ilma-alukset. Tämän perusteella kansallisen sääntelyn piiriin jäävät yksipaikkaiset lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino (MTOM) on maalentokoneilla enintään 300 kg ja vesilentokoneilla enintään 330 kg, sekä vastaavasti kaksipaikkaiset lentokoneet, joiden MTOM on 450/495 kg; lisäksi sakkausnopeus saa olla enintään 35 solmua. Samoin kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvat samoilla painorajoilla enintään kaksipaikkaiset helikopterit; sekä purje- ja moottoripurjelentokoneet, joiden painoraja on yksipaikkaisilla 250 kg ja kaksipaikkaisilla 400 kg. Kansallinen lupakirjamääräys PEL M2-70 ei kuitenkaan koske ultrakevyiden helikopterien ja purjelentokoneiden lupakirjoja, koska tällaisia ilma-aluksia on Suomessa toistaiseksi hyvin vähän tai ei lainkaan.

Lisäksi Suomessa on otettu käyttöön EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa sallittu poikkeusmahdollisuus (ns. opt-out), jolla korotettiin kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvien ultrakevyiden ilma-alusten painorajoja. Näin ollen kansallisen lainsäädännön ja sitä kautta määräyksen PEL M2-70 soveltamisalaan kuuluvat myös kaksipaikkaiset lentokoneet, joiden sakkausnopeus tai pienin vakaa lentonopeus laskuasussa on enintään 45 solmua kalibroittua ilmanopeutta ja MTOM maalentokoneilla enintään 600 kg ja vesilentokoneilla enintään 650 kg. Yksipaikkaisten ultrakevyiden lentokoneiden painoraja on kansallisessa määräyksessä AIR M5-10 määritelty EASA-asetuksessa sallittua maksimipainoa alemmas, siten että se on maalentokoneilla enintään 450 kg ja amfibio- tai vesilentokoneilla enintään 500 kg. Samassa AIR-määräyksessä ultrakevyet lentokoneet ja helikopterit jaotellaan luokkiin B1 ja B2, joista B1 sisältää EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitettua, matalamman painorajan mukaiset ilma-alukset ja B2 taas korkeamman painorajan mukaiset ilma-alukset, jotka on otettu kansallisen sääntelyn piiriin EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisen poikkeusmahdollisuuden perusteella.

Tässä määräysmuutoksessa ultrakevytlupakirjoja koskevaan määräykseen PEL M2-70 siirretään ultrakevyiden lentokoneiden lento-oikeutta koskevat vaatimukset kumottavasta määräyksestä OPS M1-20, Kansallisen ilma-aluksen miehitys. Muilta osin määräyksen OPS M1-20 sisältö siirretään samanaikaisesti uudistettavaan määräykseen PEL M1-4, Lentolupakirjoja koskevia yleisiä määräyksiä. Lisäksi selvennetään vaatimuksia erityiskelpuutusten, kuten vesilento-, hinauslento- tai taitolentokelpuutuksen, voimassaolosta silloin, kun EASA-sääntelyn alaisen ilma-aluksen lupakirjan haltijalla on oikeus lentää myös ultrakevyttä lentokonetta, sekä lisätään erillinen vaatimus ultrakevytlentokoneen taitolento-oikeudesta otettavaksi käyttöön kahden vuoden siirtymäajan jälkeen.

¹ 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)

Lisäksi määräykseen on tehty muita poistoja, tarkennuksia ja selvennyksiä, joista vaatimusten sisältöön vaikuttavat eritellään jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteissa.

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 asetukseen perustuvat tarkemmat määräykset lupien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista.

Määräyksen PEL M2-70 vastainen toiminta voi johtaa liikenteen palveluista annetun lain mukaisiin hallinnollisiin seuraamuksiin. Näitä ovat lain 245 §:n mukainen huomautus tai varoitus sekä luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen lain 242 §:n mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi lain 255 §:n mukaisesti velvoittaa luvanhaltijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa tällaisen päätöksen tehosteeksi uhkasakon. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta määrättävistä rangaistuksista säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä, joihin viitataan ilmailulain 175 §:ssä.

Määräyksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 2.2.2022 julkaistulla määräyshankepäättöksellä määräyshankkeen OPS M1-20 / PEL M1-4 yhteydessä. Kyseisessä hankkeessa kumotaan määräys OPS M1-20, Kansallisen ilma-aluksen miehitys, ja siirretään sen sisältö tarvittavilta osin yleiseen lupakirjamääräykseen PEL M1-4 sekä tähän ultrakevytlentäjän lupakirjoja koskevaan määräykseen PEL M2-70. Määräyslunnon valmistelu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyksestä järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi ulkoinen lausuntokierros samanaikaisesti määräyslunnon PEL M1-4 kanssa 15.6. - 12.8.2022.

Lausuntopalaute

Lausunnon antoivat Mäntsälän Ilmailukerho ry (MILK) ja Suomen Ilmailuliitto ry:n Experimental- ja ultratoimikunta (SIL EUT) sekä kaksi yksityishenkilöä. MILK:n ja SIL:n lausunnot olivat keskenään saman sisältöiset. Yksityishenkilöt pääsääntöisesti kannattivat ehdotettuja muutoksia, kuten ultrien käyttömahdollisuuksien laajentamista taitolentoon sekä koululennon jakamista osiin, ja katsoivat määräysmuutosten selkeyttävän sääntelyä. SIL ja MILK katsoivat, että lento-oikeuden jatkosta tulisi tehdä merkintä lupakirjaan eikä lentopäiväkirjaan, koska lupakirja vaaditaan pidettäväksi lennolla mukana. Tämä kohta ei kuitenkaan tällä kierroksella ollut muuttunut. Edellisellä muutoskierroksella päädyttiin hallinnollisen taakan keventämiseksi mahdollistamaan molemmat merkintävaihtoehdot, koska lupakirjan rivien täytyessä on haettava lupakirjan uudelleen kirjoittamista viranomaiselta. SIL ja MILK myös esittivät, että eroavuuskoulutusta luokan B2 ultrakevyitä lentokoneita varten ei tulisi vaatia myöskään TMG-moottoripurjelentokoneen lentäjiltä. Tämäkin kohta ei kuitenkaan ollut muuttunut, vaan kohtien järjestystä oli muutettu vaatimusten selventämiseksi. Asia käsiteltiin edellisessä muutoksessa ja katsottiin, että TMG-moottoripurjelentokonetta ei pidetä ominaisuuksiltaan luokan B2 ultrakevytlentokonetta vastaavana, koska TMG:n ja ultrakevytlentokoneen käsittelyominaisuudet ovat erilaiset etenkin laskussa.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutoksen tarkoituksena on ennen kaikkea selkeyttää sääntelyä ja helpottaa sen tulkintaa. Muutos selventää asiakkaille, mitkä vaatimukset koskevat lentämistä kansallisen sääntelyn alaisilla ultrakevyillä ilma-aluksilla, mikä voi vähentää viranomaiselle asiasta tulevia kyselyjä ja erillisten selvitysten tarvetta. Vaatimusten täsmentäminen ja selventäminen edistää myös lentoturvallisuutta.

Uusi vaatimus ultrakevyen lentokoneen taitolento-oikeudesta edellyttää, että lupakirjanhaltija suorittaa koulutusorganisaatiossa koulutuksen, johon kuuluu teoriakoulutus sekä vähintään viisi tuntia taitolentokoulutusta. Tästä aiheutuu lupakirjanhaltijalle kertaluonteinen kustannus, jonka suuruusluokka on noin tuhannesta eurosta muutamaan tuhanteen.

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

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Soveltamisala: Kohdasta on poistettu viittaus kumottavaan määräykseen OPS M1-20. Sen sisältämät vaatimukset ultrakevyen lentokoneen lento-oikeudesta EASA-lupakirjan perusteella on siirretty tämän määräyksen PEL M2-70 kohtaan 2.

Kohta 2, Määritelmät: Kohtaan on lisätty 'koulutusorganisaation' määritelmä, jonka mukaan organisaatio voi olla joko koulutusluvan saanut tai ilmoituksen tehnyt. Tällöin muissa määräyksen kohdissa ei tarvitse erikseen mainita, että koulutusorganisaation on oltava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä tai sille ilmoituksen tehnyt, vaan riittää pelkästään termi "koulutusorganisaatio". Nykyisin määräyksen TRG M1-7, Kansallinen lentokoulutus, mukaisesti kansallinen ultrakevyt- ja autogirokoulutus on ilmoituksenvaraista.

Kohta 3, Ultrakevytlentäjältä vaadittava lupakirja tai lento-oikeus: Tähän kohtaan on siirretty kumottavan määräyksen OPS M1-20 kohdan 3.2 sisältö. Ensinnäkin ultrakevyttä lentokonetta saa lentää henkilö, joka on hankkinut suomalaisen ultrakevytlentäjän lupakirjan, tai jolla on Suomessa lentämiseen oikeuttava ulkomainen ultrakevytlentäjän lupakirja (kohta 3.1). Ulkomaisten lentolupakirjojen hyväksymisestä Suomessa määrätään yleisen lupakirjamääräyksen PEL M1-4 kohdassa 8. Sen mukaan missä tahansa ICAO:n jäsenvaltiossa myönnetty lentolupakirja oikeuttaa tilapäisen Suomessa oleskelun aikana toimimaan yksityislennoilla ohjaajana enintään 28 päivän ajan sellaisessa Suomessa rekisteröidyssä kansallisessa yhden ohjaajan ilma-aluksessa, joka kuuluu samaan ilma-alusryhmään. Mikäli henkilö aikoo lentää muita kuin yksityislentoja tai pidempään kuin 28 päivän ajan, hänen on haettava lupakirjansa validointia.

Toiseksi ultrakevyen lentokoneen lento-oikeus on tiettyjen EASA-lupakirjojen haltijoilla (kohta 3.2) kohdissa 3.3 ja 3.4 määrättyin lisäedellytyksin. Kumottavasta määräyksestä OPS M1-20 poiketen tässä kohdassa otetaan huomioon myös EU-vaatimusten mukainen usean ohjaajan miehistölupakirja (*multi-crew pilot licence, MPL*). Vastaavasti myös Suomessa lentämiseen oikeuttava ICAO-vaatimusten mukainen lentokoneen yksityislentäjän, ansiolentäjän tai liikennelentäjän lupakirja tai usean ohjaajan miehistölupakirja antaa oikeuden suomalaisen ultrakevytlentokoneen lentämiseen, jos ohjaaja täyttää kohdan 3.4 mukaiset lisävaatimukset.

Kohdan 3.3 mukaan LAPL-lupakirjan haltijoilla ultrakevyen lentokoneen lento-oikeuden saamiseen vaaditaan kaksi tuntia koululentoja ultrakevyellä lentokoneella koulutusorganisaatiossa sen lisäksi, että lento-oikeus lentokoneella on voimassa. Vaatimus on sama kuin kumottavassa määräyksessä OPS M1-20. Jos ultrakevytlento-oikeuden haluavalla henkilöllä on vanhentunut ultrakevytlentäjän lupakirja tai siihen liittyviä kelpuutuksia, voidaan vaadittavassa kahden tunnin koulutuksessa huomioida henkilölle jo aiemmin lupakirjaa varten annettua koulutusta. Hyvitys voi perustua esimerkiksi arviointikoululentolentoon tai viimeaikaiseen lentokokemuksen todentamiseen. Hyvityksestä tehdään merkinnät koulutuskirjanpitoon sekä annettavaan koulutustodistukseen.

Kohdan 3.4 mukaan PPL, CPL, ATPL tai MPL-lupakirjan haltijoilla ultrakevyen lentokoneen lento-oikeuden saamiseen vaaditaan voimassa oleva SEP-luokkakelpuus sekä kaksi tuntia koululentoja ultrakevyellä lentokoneella koulutusorganisaatiossa. Vaatimus on sama kuin kumottavassa määräyksessä OPS M1-20. Mahdollinen vanhentunut ultrakevytlentäjän lupakirja otetaan huomioon samoin kuin kohdassa 3.3.

Kohdassa 3.5 annetaan ohjeet ultrakevytlento-oikeuden vahvistamisesta lentopäiväkirjaan sekä koulutustodistuksen lähettämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle. Vaatimukset ovat samat kuin kumottavassa määräyksessä OPS M1-20.

Kohdassa 3.6 selvennetään, että vesilento-, hinauslento- ja taitolentokelpuutusten sekä muiden vastaavien erityiskelpuutusten on oltava voimassa myös silloin, kun tällaista toimintaa harjoitetaan ultrakevyellä lentokoneella. Toimintaan oikeuttaa joko yksimoottorisella mäntämoottorilentokoneella hankittu EU-sääntelyn mukainen kelpuutus, tai vaihtoehtoisesti on hankittava vesilento-oikeus, hinauslento-oikeus tai taitolento-oikeus ultrakevyellä lentokoneella tämän määräyksen PEL M2-70 mukaisesti.

Ultrakevytlennonopettajan kelpuutuksesta on annettu erillinen määräys PEL M2-71. Siinä määritellään lento- ja teoriakoulutusvaatimukset ultrakevytlentäjän lupakirjan haltijalle, joka haluaa hankkia lennonopettajakelpuutuksen. Lisäksi määräyksen mukaan oikeus antaa teoriakoulutusta ja lennonopetusta ultrakevyellä lentokoneella on myös voimassa olevan lentokoneiden lennonopettajakelpuutuksen (FI(A)) haltijalla, joka on suorittanut lentokokeen ultrakevytlennonopetusta varten ja jonka ultrakevytlento-oikeus on voimassa. Sen sijaan jos esimerkiksi LAPL- tai PPL-lupakirjan haltijalla ei ennestään ole FI(A)-lennonopettajakelpuutusta, hänen on hankittava ultrakevytlentäjän lupakirja ennen kuin hän voi osallistua ultrakevytlennonopettajan kurssille. Tätä varten hän saa hyvityksen teoriakoulutuksesta kokonaisuudessaan (määräys PEL M2-70, kohta 4.2.4), ja lentokoulutusta hyvitetään siten, että hakijalta vaaditaan vähintään kaksi tuntia koululentoja ultrakevytlentokoneella (kohta 4.3.5). Lisäksi on suoritettava lentokoe kohdan 4.4.1 mukaisesti.

Kumottavan määräyksen kohta 2.5, Lääketieteelliset vaatimukset: Poistettu erillinen maininta lääketieteellisestä kelpoisuudesta. Jatkossa kaikkien kansallisten lupakirjojen lääketieteellisistä kelpoisuusvaatimuksista määrätään yleisessä lupakirjamääräyksessä PEL M1-4.

Kohta 5, Lupakirjan haltijan oikeudet ja rajoitukset: Kohdassa 5.1.2 ilmaus "kahden vuoden välein" on muutettu muotoon "kahden vuoden ajanjaksolla", koska lentokokemus luonnollisesti hankitaan tietyn ajan kuluessa vähitellen eikä yhdellä kertaa. Kokemusvaatimuksen täyttymistä kuitenkin tarkastellaan kahden vuoden jaksolla siitä lukien, kun lento-oikeus hankittiin tai sen voimassaoloa viimeksi jatkettiin, eikä vaatimuksen tarvitse täytyä aina juoksevasti kulloisestakin ajankohdasta taaksepäin. Lisäksi on tarkennettu, että yhden tunnin pituisen kertauskoululennon voi tarvittaessa jakaa useampaan osaan, sillä ultrakevytlentokoneen toiminta-aika ei välttämättä riitä koko tunnin kestävään koululentoon.

Kumottavan määräyksen kohta 5, Lupakirjan myöntämiseksi esitettävät asiakirjat: Kohta on poistettu, koska jatkossa kaikkien kansallisten lupakirjojen ja kelpuutusten hakemisesta ja hakemuksen liitteistä määrätään yleisessä lupakirjamääräyksessä PEL M1-4.

Kumottavan määräyksen kohta 6, Lupakirjan uudelleen kirjoittaminen ja uusiminen: Poistettu, koska ultrakevytlentäjän lupakirjat ovat nykyisin voimassa toistaiseksi ja vain lento-oikeutta on pidettävä voimassa. Vanhentuneen lupakirjan uusimisesta määrätään yleisessä lupakirjamääräyksessä PEL M1-4.

Kohta 7, Perehdyttämisen ja eroavuuskoulutus: Alakohtien järjestystä on muutettu sen selventämiseksi, että kohdassa 7.2 tarkoitettavat vaatimukset eroavuuskoulutuksesta eivät koske sellaista lupakirjan haltijaa, jolla on oikeus lentää vastaavanlaisilla ominaisuuksilla tai järjestelmillä varustetulla yksimoottorisella mäntämoottorilentokoneella (SEP) tai TMG-moottoripurjelentokoneella. Kohta 7.3 sen sijaan on erillinen vaatimus eroavuuskoulutuksesta siirryttäessä luokan B1 ultrakevytlentokoneesta painavamman luokan B2 koneeseen. Tällöin eroavuuskoulutusta ei vaadita sellaiselta henkilöltä, jolla on jo oikeus lentää yksimoottorisia mäntämoottorilentokoneita. Sen sijaan TMG-moottoripurjelentokonetta ei tässä yhteydessä pidetä omi-

naisuuksiltaan luokan B2 ultrakevytlentokonetta vastaavana, koska asiaan vaikuttavat muutkin lento-ominaisuudet kuin paino. Kohta 7.5 on poistettu, koska sen sisältö on siirretty kohtaan 7.2 viimeiseksi virkkeeksi.

Kohta 8.3, Taitolento-oikeus: Uusi kohta, jossa tarkennetaan, että mikäli ultrakevyen lentokoneen lento-ohjekirja sallii taitolentämisen ja ohjaaja aikoo sitä harrastaa, ohjaajalla on oltava taitolento-oikeus. Asiasta ei ole aiemmin ollut kansallista sääntelyä. Koska EASA-lupakirjan perusteella ultrakevyen lentokoneen lento-oikeuden saaneelta lupakirjanhaltijalta kuitenkin vaaditaan taitolentokelpuus, jos hän aikoo harrastaa taitolentoa ultrakevyellä lentokoneella, on tarkoituksenmukaista edellyttää samaa myös alun perin kansallisen ultrakevytlentäjän lupakirjan hankkineelta lentäjältä.

Ultrakevyen lentokoneen taitolento-oikeuden hankkimiseen sovelletaan lähtökohtaisesti samoja vaatimuksia kuin EU:n lentomiehistöasetuksen mukaiseen taitolentokelpuuteen kohdassa FCL.800. Sen mukaan vaaditaan lupakirjan myöntämisen jälkeen vähintään 30 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, teoriakoulutus sekä vähintään 5 tuntia taitolentokoulutusta. Ultrakevyen lentokoneen taitolentokoulutuksen saa kuitenkin suorittaa paitsi EU-sääntelyn mukaisessa hyväksytyssä tai ilmoituksenvaraisessa koulutusorganisaatiossa (ATO tai DTO) myös kansallisen sääntelyn alaisessa koulutusorganisaatiossa, joka toimii määräyksen TRG M1-7 mukaisesti.

Taitolento-oikeus voi koskea joko taitolentämistä yleensä tai yksittäisiä liikkeitä, sen mukaan kuin koneen lento-ohjekirjassa sallitaan. Ultrakevyen lentokoneen taitolento-oikeutta varten annettavassa koulutuksessa voidaan hyvittää lupakirjanhaltijan aiemmin hankkimaa taitolentokoulutusta ja -kokemusta koulutusohjelmassa kuvattujen menettelyjen mukaisesti. Jos kyseisellä ultrakevytlentokoneella ei painorajoitusten vuoksi ole mahdollista antaa taitolentokoulutusta, on tarvittaessa haettava kohdan 9 mukaisesti poikkeuslupaa muun lentokoneen käyttöön koulutuksessa. Tällöin vastaava turvallisuustaso, kuten koulutuksessa käytettävän koneen samankaltaisuus ko. ultrakevytlentokoneen kanssa ja muut koulutusjärjestelyt, tulevat arvioiduksi tapauskohtaisesti.

Sen jälkeen kun taitolentokoulutus on hyväksytysti suoritettu, koulutusorganisaatio on koulutuspäällikkö tai päälennonopettaja varmentaa nimikirjoituksellaan taitolento-oikeuden lupakirjan haltijan lentopäiväkirjaan. Vaatimus on vastaava kuin vesilento-oikeuden ja hinauslento-oikeuden osalta kohdissa 8.1 ja 8.2.

Kohta 9, Poikkeukset: Määräykseen on lisätty poikkeusten myöntämisen mahdollistava kohta. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakemuksessa esitetään siihen perusteltu syy ja että vastaava turvallisuustaso sekä lupakirjanhaltijan vastaavat tiedot ja taidot voidaan poikkeuksellisen menettelyn kautta varmistaa.

Kohta 10, Siirtymämääräys: Kohdassa annetaan noin yhden vuoden siirtymäaika ultrakevyen lentokoneen taitolento-oikeuden käyttöönotolle. Siirtymäajan tarkoituksena on antaa aikaa koulutuksen valmisteluun, kuten opettajien pätevyyden hankkimiseen. Siirtymäaikana taitolento ultrakevyillä lentokoneilla on sallittua ilman erillistä taitolento-oikeutta kuten tähänkin asti, jos koneen lento-ohjekirja sen mahdollistaa.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys annetaan syksyllä 2022.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepäätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lisäksi määräysmuutoksesta viestitään

kohdennetusti ultrakevytlentämisen sidosryhmille (SIL, SMLL). Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

LIITTEET:

Kommenttikooste