

OPS M2-11: Lentotoiminta kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräyksen OPS M2-11 lähtökohtana on, että lentotoimintaan kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla sovelletaan EU:n lentotoiminta-asetuksen¹ liitettä VII (Osa NCO), joka koskee muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavaa muuta kuin kaupallista lentotoimintaa. Siltä osin kuin osan NCO vaatimusten ei ole katsottu sellaisenaan soveltuvan kansallisen sääntelyn alaisille ilma-aluksille, kyseistä kohtaa on tarkennettu määräyksessä kansallisilla vaatimuksilla tai todettu, ettei sitä sovelleta. Kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvat EASA-asetuksen² liitteessä I tarkoitetut ilma-alukset (esim. harrasterakenteiset ja ultrakevyet sekä historialliset ilma-alukset), EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaiset ns. korotetun painorajan ultrakevyet ilma-alukset sekä valtion ilma-alukset. Tätä määräystä ei kuitenkaan sovelleta miehittämättömiin ilma-aluksiin, valtion ilma-aluksiin eikä liitimiin, joita varten on erillistä sääntelyä, eikä myöskään EASA-asetuksen liitteen I kohdassa 2 tarkoitettuihin ankkuroituihin ilma-aluksiin.

Tässä muutoksessa määräyksen OPS M2-11 soveltamisalaan on lisätty purjelentokoneet ja ilmapallot, siltä osin kuin ne eivät kuulu EU-sääntelyn alaisuuteen, sekä määritely miltä osin purjelentokoneiden ja ilmapallojen lentotoimintaa koskevien EU-säädösten kuitenkin katsotaan soveltuvan myös kansallisilla ilma-aluksilla harjoitettavaan lentotoimintaan. Nykyisin EU-sääntelyn alaisten purjelentokoneiden ja ilmapallojen lentotoimintaa sääntelevät komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1976 purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja komission asetus (EU) 2018/395 ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä. Kun kansallisen sääntelyn alaisia purjelentokoneita ja ilmapalloja koskevat vaatimukset määritellään määräyksessä OPS M2-11, voidaan purjelentokoneiden vähimmäisvarustusta koskeva määräys OPS M8-6 ja lentotoimintaa kuumailmapalloilla koskeva määräys OPS M2-10 kumota.

Lisäksi määräyksen OPS M2-11 soveltamisalaan tulevat jatkossa kuulumaan sellaiset ilma-alukset, joiden osalta on otettu Suomessa käyttöön EASA-asetuksen 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. Nämä ilma-alukset on tuotu kansallisen sääntelyn piiriin 1.1.2021 voimaan tulleilla ilmailulain (864/2014) ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muutoksilla 534/2020 ja 535/2020.

Määräystä on muutoinkin päivitetty ottaen huomioon lentotoiminta-asetuksen osan NCO uusimmat muutokset. Määräyksessä mainitaan kaikki säännökset, joiden vaatimuksia ei sellaisenaan sovelleta kansallisilla ilma-aluksilla toimittaessa. Toisaalta on lisätty kansallisesti tarpeellisena pidettyjä erityisvaatimuksia mittareiden ja va-

¹ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148)

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

rusteiden sijoittelusta sekä kuvaruutunäytön mittarien kahdentamisesta. Varustevaatimusten noudattamiselle annetaan siirtymäaikaa kohdassa 13.

Liikenteen palveluista annetun lain 128 §:ssä (muutos 1244/2021) säädetään historiallisilla ilma-aluksilla, entisillä sotilasilma-aluksilla sekä näiden jäljitelmillä kaupallisena tai kerhotoimintana harjoitettava maksullinen matkustajien kuljetus ilmoituksenvaraiseksi, ja asiasta annetaan myös erillinen määräysenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Tämän perusteella määräykseen on lisätty kohta 11, jossa määritellään vaatimukset matkustajien kuljetukselle kaupallisena tai kerhotoimintana kulut kattavaa korvausta vastaan. Määräykseen on lisätty myös maininta siitä, ettei kaupallista ilmakuljetusta tai lentotyötä saa harjoittaa ultrakevyillä ilma-aluksilla, harrasterakenteisilla ilma-aluksilla tai autogiroilla, eikä kaupalliseen ilmakuljetukseen saa käyttää myöskään experimental-ilma-aluksia. Eräitä muutoksia määräykseen OPS M2-11 on vaatinut myös se, että 1.6.2020 voimaan tullut vesiliikennelaki (782/2019) koskee myös vesilentokoneita niiden liikkussa vedessä, sillä vesilentokoneet luetaan laissa tarkoitetuiksi vesikulkuneuvoiksi. Vesiliikennelain 108 §:ssä asetetaan vesikulkuneuvoille tiettyjä varustevaatimuksia, joista ultrakevyet vesilentokoneet ja helikopterit olisi määräyksen OPS M2-11 mukaan vapautettu, koska niihin ei sovelleta lentotoiminta-asetuksen kohtaa NCO.IDE.A/H.175 b). Lain säännökset kuitenkin ylittävät määräyksen vaatimukset, joten vesiliikennelain kanssa ristiriitaiset määräyskohdat on korjattu viittaamaan vesiliikennelain säännöksiin.

Muutetun määräyksen säädösperustana on ensinnäkin ilmailulain 33 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä mm. ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien varustuksesta ja ominaisuuksista. Lisäksi säädösperustaan kuuluu ilmailulain 55 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset lentotehtävän edellyttämästä ilma-aluksen päälliköstä, ohjaamomiehityksestä ja muusta miehityksestä, sekä 57 §, jonka perusteella virasto voi antaa määräyksiä mm. lennon suunnittelusta ja valmistelusta, lennon suorittamisesta ja toiminnasta lennon aikana, lennolle vaadittavasta erikoisvarustuksesta sekä vedessä toimivan ilma-aluksen turvallisesta käytöstä. Määräyksen 11 kohdan osalta säädösperustana on liikenteen palveluista annetun lain 128 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämiä tarkempia määräyksiä mm. ilmoituksenvaraiseen toimintaan käytettävästä kalustosta, turvallisuudenhallintajärjestelmästä, lentokäsikirjasta tai toimintakäsikirjasta sekä toimintamenetelmistä.

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään, tai ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailurikkomuksena rangaistavaa on mm. ilma-aluksella lentäminen silloin, kun sen käyttöön tarvittava hätä- tai muu varustus ei ole oikein asennettu ja käyttökunnossa (34 §). Ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä ja määräyksiä. Ilmailulain 178 §:n mukaan se, joka rikkoo lain 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta, on tuomittava ilmailurikkomuksesta sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Ilma-aluksen päällikölle asetettujen velvollisuuksien laiminlyönti voi johtaa myös ilmailulain 14 luvun mukaisesti hallinnollisiin seuraamuksiin, joita ovat huomautus tai varoitus taikka viime kädessä lupakirjan peruutus.

Määräyskohdan 11 mukaiseen, kaupallisesti tai kerhotoimintana kulut kattavaa korvausta vastaan harjoitettavaan matkustajien kuljetukseen sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain seuraamus- ja rangaistussäännöksiä. Lain 128 §:ssä tar-

koitetun ilmoituksenvaraisen matkustajien kuljetuksen harjoittaminen vaadittua ilmoitusta tekemättä on rangaistavaa 266 §:n nojalla luvattomana lentotoimintana, josta voidaan tuomita sakkoon. Jos ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja jättää noudattamatta toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä, hänelle voidaan antaa huomautus tai varoitus lain 245 §:n mukaisesti tai viime kädessä kieltää toiminta tai rajoittaa sitä 249 §:n nojalla.

Määräyksen valmistelu

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyshanke käynnistettiin 27.11.2020 julkaistulla määräyshankepääätöksellä. Määräysmuutoksessa on otettu huomioon EU-sääntelyn viimeaikaiset muutokset, kuten lentotoiminta-asetukseen lisätyt ja muuttuneet kohdat sekä uudet asetukset 2018/1976 ja 2018/395 purjelentokoneilla ja ilmapalloilla harjoitettavasta lentotoiminnasta. Pyrkimyksenä on ollut noudattaa kansallisen sääntelyn alaisten ilma-alusten osalta EU-sääntelyn kanssa yhteneviä vaatimuksia, siltä osin kuin poikkeavaan sääntelyyn ei ole ollut erityistä syytä. Koska monet ilma-alusten käyttäjät lentävät sekä EU-sääntelyn että kansallisen sääntelyn alaisilla ilma-aluksilla, vaatimukset ovat tällä tavoin selkeämpiä noudattaa.

Määräysmuutoksesta järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros 3.5. - 6.6.2022. Lausunnon antoivat Mäntsälän Ilmailukerho ry (MILK), Suomen Ilmailuliitto ry (SIL) ja Urheilutaitolentäjät ry.

Lausuntopalaute

Mäntsälän Ilmailukerhon ja Suomen Ilmailuliiton lausunnot olivat keskenään saman sisältöiset. SIL ja MILK vastustivat vaatimusta siitä, että lentokoulutukseen tai tarkastuslentoihin käytettävän peräkkäin istuttavan lentokoneen toissijaisessa ohjaamossa olisi oltava pääohjaamon hallintalaitteista ja mittareista erilliset hallintalaitteet ja mittarit. Myös Urheilutaitolentäjät vastusti vaatimusta erillisistä mittareista. Lausuntojen johdosta vaatimusta lievennettiin niin, että mittarien on oltava luettavissa kummastakin ohjaamosta. Sen sijaan erilliset hallintalaitteet katsotaan edelleen välttämättömiksi. SIL ja MILK vastustivat myös vaatimusta siitä, että jos toissijaisessa ohjaamossa ei ole erillisiä hallintalaitteita, toissijaisen ohjaamon ohjainlaitteet ja tehonsäädin on poistettava tai estettävä niiden käyttö. Traficom kuitenkin katsoo, että epätäydellisesti varustetut "puolittaiset" ohjaamot aiheuttavat turvallisuusriskin, eikä tällaisten ilma-alusten käyttöä tulisi hyväksyä. Edelleen SIL ja MILK vastustivat vaatimusta kuvaruutunäytön mittarien kahdentamisesta. Traficom kuitenkin pitää vähintään ilmanopeuden ja ohjaussuunnan ilmaisuun käytettäviä varamittareita tai -laitteita turvallisuuden kannalta oleellisina siinä tapauksessa, että kuvaruutunäyttö menetetään.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutos ennen kaikkea selkeyttää sääntelyä, kun kaikkia kansallisen sääntelyn alaisia ilma-aluksia koskevat vaatimukset sisällytetään yhteen määräykseen ja lisäksi vesiliikennelain kanssa ristiriitaiset vaatimuksista vapautukset poistetaan. Vesiliikennelaissa vaadittujen varusteiden (tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen, mela, äänitorvi) hankinnasta koituu ultrakevyen vesilentokoneen omistajalle vähäisiä kustannuksia, jotka kuitenkin jäävät enintään muutama sataan euroon lentokonetta kohti. Nämä kustannukset johtuvat suoraan lain vaatimuksista eivätkä määräyksen muutoksesta.

Tarkkuuskorkeusmittarin hankinnasta aiheutuu ilma-alusten omistajille jonkin verran kustannuksia. Vaatimusten mukainen korkeusmittari maksaa arviolta 1000 euroa asennettuna. Mittarien vaihtoon annetaan viiden vuoden siirtymäaika, eli edelli-

sen korkeusmittarin tarkastusjakson päättymiseen asti. Uusina määräyksen mukaisista vaatimuksista poikkeavia korkeusmittareita ei saa asentaa 1.1.2024 jälkeen.

Jos peräkkäin istuttavaa lentokonetta, autogiroa tai purjelentokonetta, jonka toissijaisessa ohjaamossa ei ole pääohjaamon hallintalaitteista erillisiä hallintalaitteita, aiotaan käyttää lentokoulutuksessa tai tarkastuslennoilla, tällainen varustus on asennettava. Tästä aiheutuu kustannuksia, jotka vaihtelevat sen mukaan, mitä varustusta ilma-aluksessa jo on. Muussa tapauksessa konetta ei enää saa käyttää koulutustarkoituksiin, ja toissijaisen ohjaamon ohjainlaitteet ja tehonsäädin on poistettava tai estettävä niiden käyttö siten, että jäljelle jää vain matkustajan istuinpaikka. Tästä aiheutuu vähäisiä kustannuksia, sillä poistamisen sijasta hallintalaitteet voidaan esimerkiksi koteloida, jolloin kyseessä ei ole ilma-aluksen suuri muutostyö. Vaihtoehtona on myös täydentää toissijaisen ohjaamon hallintalaitteisto siten, että puuttuvat ohjainlaitteet ja tehonsäädin asennetaan. Peräkkäin istuttavia liite I -ilma-aluksia on Suomessa arviolta muutama kymmenen kappaletta; useimmat koneet ovat rinnakkain istuttavia. Vaatimuksen täyttämiseen annetaan noin yhden vuoden siirtymäaika.

Kustannuksia voi aiheutua myös kuvaruutunäytöllä varustettujen ilma-alusten omistajille, jos ilmanopeusmittarille ja magneettikompassille ei ole varamittaria. Käytännössä vaatimus vaikuttaa lähinnä harrasterakenteisiin ultrakevytlentokoneisiin. Ilmanopeusmittarin varamittarin hankkimisesta ja asentamisesta aiheutuu vähäiset, yleensä muutaman sadan euron kustannukset. Ohjaussuunnan ilmaisemiseen katsotaan riittäväksi varamenetelmäksi myös GPS-laite tai matkapuhelimessa oleva navigaattori, joten tästä ei useinkaan aiheudu lisäkustannuksia. Vaatimuksen täyttämiseen annetaan noin yhden vuoden siirtymäaika.

Määräyksellä ei ole vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Sisältöön vaikuttavia muutoksia on tehty seuraavassa lueteltuihin määräyskohtiin. Jos jokin kohta lentotoiminta-asetuksen osassa NCO on viime määräysmuutoksen voimaantulopäivän (25.8.2016) jälkeen muuttunut, mutta siihen ei oteta kantaa tässä uudessa määräyksessä, tämä tarkoittaa että kyseistä kohtaa sovelletaan sellaisenaan myös kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin.

Kohta 1, Kohde ja soveltamisala: Määräyksen soveltamisalaan on lisätty kansallisen sääntelyn piirissä olevat purjelentokoneet ja ilmapallot. Näihin sovellettavista EU:n purjelentoasetuksen 2018/1976 ja ilmapalloasetuksen 2018/395 vaatimuksista määrätään uusissa kohdissa 9 ja 10. Määräys koskee edelleen vain ei-kaupallista lentotoimintaa ja erityislentotoimintaa, ellei tietyssä kohdassa erikseen toisin mainita. Ei-kaupallista erityislentotoimintaa ovat esimerkiksi laskuvarjohyppylennot ja hinauslennot. 'Erityislentotoiminta' (*specialised operations*) on EU-lainsäädännön mukainen termi. Sitä kuitenkin käytetään tämän määräyksen soveltamisalan määrittelyssä kansallisen 'lentotyön' käsitteen sijasta, koska määräyksen lähtökohtana on lentotoiminta-asetuksen osan NCO soveltaminen ellei erikseen toisin mainita.

Kaupallista lentotoimintaa koskee kohta 11, jossa määritellään vaatimukset kansallisen sääntelyn alaisilla ilma-aluksilla kaupallisesti tai kerhotoimintana kulut kattavaa korvausta vastaan harjoitettavalle matkustajien kuljetukselle, josta on tehtävä viranomaiselle ilmoitus liikenteen palveluista annetun lain 128 §:n mukaisesti. Kaupallista toimintaa ovat myös lentokoulutus ja tarkastuslennot, joihin viitataan ilma-aluksen varustuksen osalta kohdissa 7.1.15, 7.3.17 ja 9.2.

Määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävien ilma-alusten luetteloon on lisätty ankkuroidut ilma-alukset, jotka EASA-asetuksen liitteen I mukaan suljetaan pois asetuksen soveltamisalasta. Tällaisia ilma-aluksia ovat a) ankkuroidut ilma-alukset,

joissa ei ole työntövoimajärjestelmää, kun kiinnitysvaijerin enimmäispituus on 50 metriä ja kun i) ilma-aluksen suurin sallittu lentoonlähtömassa hyötykuorma mukaan luettuna on alle 25 kilogrammaa; tai ii) ilmaa kevyemmän ilma-aluksen suurin sallittu suunniteltu tilavuus on alle 40 m³; b) ankkuroidut ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentolähtömassa on enintään 1 kilogramma. Tällaisia ilma-aluksia varten ei toistaiseksi ole erillistä sääntelyä, vaan niihin sovelletaan ilmailulain yleisiä sääntöjä. Tässä tarkoitettuja ilma-aluksia ei Suomessa myöskään ole.

Kohta 2, Määritelmät: Määritelmiin on lisätty ultrakevyen lentokoneen ja helikopterin määritelmät, joiden osalta viitataan määräykseen AIR M5-10, Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus. Siinä ultrakevyet lentokoneet ja helikopterit jaetaan luokkiin B1 ja B2, joista ensin mainittu tarkoittaa EASA-asetuksen liitteen I mukaiset painorajat alittavia ilma-aluksia ja jälkimmäinen EASA-asetuksen 2 artiklan 8 tarkoitettuihin korkeampiin painorajoihin asettuvia, niin sanottuja opt-out-ultra, jotka on Suomessakin otettu kansallisen sääntelyn piiriin ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain muutoksilla 534/2020 ja 535/2020.

Ilma-aluksen määritelmässä on otettu huomioon EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaiset opt-out-ultrat. Lentokoneen ja helikopterin määritelmiä on tarkennettu maininnalla, että kyse on nimenomaan kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvista ilma-aluksista. Sama lisäys on tehty autogiron määritelmään, joskaan EU-tasolla ei vielä ole olemassa autogiroja koskevaa sääntelyä, mutta sellaista on valmisteilla. Luetteloon on lisätty EU:n purjelentoasetuksen ja ilmapalloonasetuksen määritelmät. Uusi purjelentokoneen määritelmä on peräisin purjelentäjän lupakirjaa koskevasta määräyksestä PEL M2-41; purjelentokoneiksi luetaan myös apumootorilla varustetut, itselähtevät sekä TMG-mootoripurjelentokoneet. Uutena on lisätty myös ilmapallon määritelmä. Lisäksi on määriteltä tarkkuuskorkeusmittari, jonka määritelmä on suomennettu standardista SAE AS392 *Altimeter, pressure actuated sensitive type*.

Määritelmäkohtaan on lisätty määritelmät myös käsitteille 'paikallislento' ja 'matkalento', joita käytetään kohdassa 11. Paikallislennolla tarkoitetaan lentoa, jolla palataan samalle lentopaikalle jolta on lähdetty lentoon (ns. A to A -lennot). Tällaisia ovat esimerkiksi yleisölennot. Matkalennolla taas tarkoitetaan lentoa pisteestä toiseen. Näille käsitteille on tarpeen tehdä ero kohdassa 11, sillä kaupallinen lento toiminta lentopaikalta toiselle kuuluu EU:n lentoliikenneasetuksen 1008/2008 soveltamisalaan, eikä siitä sen vuoksi voida määrätä kansallisella määräyksellä. Paikallislentoihin lentoliikenneasetusta ei sovelleta.

Kohta 3, Lentotoiminta-asetuksen soveltaminen: Kohdan johdantotekstiin on lisätty maininta siitä, ettei EU:n lentotoiminta-asetus enää koske purjelentokoneita ja ilmapalloja, eikä niihin siten sovelleta myöskään määräyskohdan 3 vaatimuksia. Tässä määräyksessä ei oteta erikseen kantaa lentotoiminta-asetuksen eikä purjelento- ja ilmapalloonasetusten hyväksyttävien menetelmien ja ohjemateriaalin (AMC/GM) soveltamiseen. Lähtökohtana on, että silloin kun kyseinen asetuskohta tämän määräyksen mukaan soveltuu kansallisilla ilma-aluksilla harjoitettavaan lentotoimintaan, sovelletaan vastaavasti myös sen kohdan AMC- ja GM-tekstejä.

Kohta 4, Yleiset vaatimukset (NCO.GEN): Kohtaan 4.3 on lisätty maininta siitä, että kohtaa NCO.GEN.104 ei sovelleta. Kyseinen kohta koskee lentotoimintalupaan merkityn ilma-aluksen käyttöä, joten se ei sovellu kansalliseen lentotoimintaan, jossa lentotoimintalupaa ei vaadita. Kohdasta 4.7 on poistettu maininta siitä, että kohdan NCO.GEN.135 alakohtaa c) ei sovelleta; kyseinen kohta on poistettu lentotoiminta-asetuksesta, sillä se koski purjelentokoneita ja ilmapalloja, jotka on muutoinkin siirretty omiin erillisiin asetuksiinsa. Kohdassa 4.10 vanhentunut viittaus JAA:n vaatimukseen perusminimivarusteluettelosta (MMEL) on korvattu viittauksella komission lentokelpoisuusasetukseen (EU) N:o 748/2012. Jos ilma-aluksella jo ennestään on JAA-vaatimusten mukainen minimivarusteluettelo, sitä voidaan edelleen käyttää,

mutta uudet MEL:t on laadittava päivitetystä määräyskohdassa lueteltujen MMEL:ien mukaan.

Kohdan 4.11 otsikko on muutettu "kustannusten korvaamisesta" muotoon "kustannusten jakaminen", jotta se erottuu selvemmin uudessa kohdassa 11 tarkoitetuista lennoista, joilla kerhotoiminnassa harjoitettavista jäsenlennoista peritään matkustajilta kulut kattava korvaus. Kohtaan 4.11 on lisäksi tarkennettu, että kustannustenjakoperiaatteella suoritettavilla lennoilla ilma-aluksen käyttäjän on oltava yksityishenkilö, eikä se voi olla yhdistys tai yritys. Vaatimus vastaa lentotoiminta-asetuksen 6 artiklan 4a kohdan a) alakohdassa sallittua poikkeusta, jonka mukaan tällaista kustannustenjakoon perustuvaa lentotoimintaa saa EU-sääntelyn alaisilla ilma-aluksilla harjoittaa asetuksen liitteessä VII (osa NCO) olevien ei-kaupallisen lentotoiminnan sääntöjen mukaisesti. Kohtaan on myös lisätty viittaus määräykseen OPS M1-33, Lentotoiminta-asetusta täydentävät kansalliset määräykset, jossa määritellään tarkemmin käsite 'pieni osa organisaation toimintaa' sekä asetetaan esittelylentoja koskevat kansalliset lisävaatimukset.

Kohtaan 4.12 c) on lisätty maininta siitä, että kaupallista ilmakuljetusta tai lentotyötä ei saa harjoittaa ultrakevyillä ilma-aluksilla, harrasterakenteisilla ilma-aluksilla eikä autogiroilla. Näin on aiemminkin tulkittu, mutta nykyisessä sääntelyssä asiasta ei ole ollut nimenomaista mainintaa. Lentotyöllä tarkoitetaan ilma-aluksen käyttämistä erikoistehäviin, kuten maa- ja metsätalouslentoihin, rakennustoimintaan liittyviin lentoihin, ilmakeuhkaus- ja kartoituslentoihin, tutkimuslentoihin, voimajohtojen tarkastus- ja raivauslentoihin tai mainoshinaukseen. Lentotyöksi katsotaan myös osallistuminen metsäpalovartiointiin tai metsäpalojen sammuttamiseen. Tässä tarkoitettuna lentotyönä ei kuitenkaan pidetä ilma-alusten hinauslentoja eikä laskuvarjohyppylentoja. Erityistapauksissa ultrakevyyden tai harrasterakenteisen ilma-aluksen käyttäminen lentotyössä voidaan sallia määräyksen kohdan 12 mukaisella poikkeuslupamenettelyllä. Lentotyö on yleensä luvanvaraista liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n mukaisesti.

Lisäksi kohdassa 4.12 c) mainitaan, että kaupallista ilmakuljetusta eli matkustajien, rahdin tai postin kuljetusta maksua tai muuta korvausta vastaan ei saa harjoittaa myöskään experimental-ilma-aluksilla. Experimentalilla tarkoitetaan ilma-alusta, joka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilu- tai tieteellisiin tarkoituksiin ja jota todennäköisesti valmistetaan hyvin rajoitettu määrä, siten kuin EASA-asetuksen liitteen I kohdassa 1 b) määritellään.

Kumottavan määräyksen kohta 4.12 c) on poistettu. Nykyisessä määräyksessä vastaavanlainen toimintaohje vaaditaan kaupalliseen tai kerhotoimintana kulut kattavaa korvausta vastaan harjoitettavaan matkustajien kuljetukseen kohdan 11 mukaisesti.

Kohta 5, Toimintamenetelmät (NCO.OP): Kohtaan 5.2 on lisätty maininta siitä, että suorituskykyyn perustuvaa navigointia koskevaa kohtaa NCO.OP.116 sovelletaan kansallisiin ilma-aluksiin vain, jos ilma-aluksella on ICAO Annex 8:n mukainen lentokelpoisuustodistus ja se on hyväksytty mittarilentotoimintaan. Vastaava lisäys on tehty myös kohtaan 5.6 mittarilähestymisiä koskevan kohdan NCO.OP.142 osalta. Kohta 5.10 on muutettu koskemaan pelkästään lentokoneita ja autogiroja, sillä kyseessä oleva lentotoiminta-asetuksen kohta NCO.OP.205 on jaettu kahteen osaan, joista NCO.OP.205 koskee lentokoneita ja NCO.OP.206 helikoptereita. Kansallisen sääntelyn alaisiin autogiroihin sovelletaan lentokoneita koskevaa kohtaa NCO.OP.205.

Kohta 7, Mittarit, tiedot ja varusteet (NCO.IDE):

1 JAKSO Lentokoneet (A)

Kohtaan 7.1.1 on lisätty maininta siitä, että lentotoiminta-asetuksen kohtaa NCO.IDE.A.100 c) sovelletaan mittarilentotoiminnassa. Kohdissa 7.1.3 (VFR-lentotoiminta) ja 7.1.4 (IFR-lentotoiminta) asetetaan kohtiin NCO.IDE.A.120 ja

NCO.IDE.A.125 nähden tarkempia vaatimuksia korkeusmittarille; nämä vaatimukset perustuvat lentotoiminta-asetuksen ohjemateriaalin kohtaan AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(3) & NCO.IDE.A.125 (a)(3). Tarkkuuskorkeusmittarin hankintaan annetaan kohdassa 12 yhden vuoden siirtymäaika uusina asennettaville korkeusmittareille sekä viiden vuoden siirtymäaika vanhan mallisten mittareiden käytöstä poistolle.

Kohdasta 7.1.7 on poistettu istuinvöitä koskevat vaatimukset, jotka olivat osin erilaisia kuin AIR-sarjan määräyksissä. Nyt kohdassa ainoastaan viitataan määräykseen AIR M5-1, Harrasterakenteisten ilma-alusten lentokelpoisuusvaatimukset, sekä AIR M5-10, Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus, jotka sisältävät tarkempia teknisiä vaatimuksia istuinvöistä. Suomessa istuinvöitä koskevia vaatimuksia on myös lentokelpoisuuseräilyssä M 2177/94 ja M 2866/01, jotka voidaan mahdollisesti kumota, kun vastaavat vaatimukset on päivitetty AIR-sarjan määräykseen. Lentotoiminta-asetuksen kohdan NCO.IDE.A.140 4 alakohdan vaatimus ohjaamomiehistön istuinvöistä, joissa on ylävartalon turvakiinnitysjärjestelmä ja joka on yhdestä kohdasta avattava, koskee vain lentokoneita, joille on ensimmäisen kerran myönnetty lentokelpoisuustodistus 25. elokuuta 2016 tai sen jälkeen. Tätä päivämäärää ei sovelleta Suomessa kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin, vaan AIR-määräysten mukaiset istuinvöet vaaditaan riippumatta siitä, milloin lentokoneelle on myönnetty ensimmäisen kerran lentokelpoisuustodistus tai lupa ilmailuun.

Kohtaa 7.1.10 on selvennetty siten, että kyse on hätäpaikannuslähetintä koskevien vaatimusten soveltamisesta myös luvalla ilmailuun lentäviin ilma-aluksiin, eikä muutoin lentokoneen lentokelpoisuuden todistamisesta. Lentotoiminta-asetuksen kohdan NCO.IDE.A.170 alakohdissa a) 1) ja 2) asetetaan erilaiset vaatimukset hätäpaikannuslähettimistä sen mukaan, onko lentokoneelle myönnetty ensimmäisen kerran lentokonekohtainen lentokelpoisuustodistus 1. heinäkuuta 2008 mennessä vai sen jälkeen. Kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin näitä vaatimuksia sovelletaan vastaavasti myös sen mukaan, milloin lentokoneelle on myönnetty lupa ilmailuun.

Kohtaan 7.1.11 on lisätty nimenomainen maininta siitä, että pelastusliivi ei saa olla automaattisesti laukeava; aiemmassa määräyksessä tämä oli vain suosituksena perustelumiestiossa. Automaattisesti laukeava ilma- tai kaasutäytteinen pelastusliivi vaikeuttaa täyttyessään ulospääsyä ilma-aluksesta ja voi aiheuttaa hengenvaaran, jos liivi on puettuna ja täyttyy istuinvöön ollessa kiinni.

Kohdan 7.1.11 viimeiseen kappaleeseen on lisätty viittaus vesiliikennelain (782/2019) mukaisiin varustevaatimuksiin. Koska vesilentokone sisältyy vesiliikennelain 3 §:ssä annettuun vesikulkuneuvon määritelmään ("*vesikulkuneuvolla* [tarkoitetaan] veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen käytettävää alusta, kulkuneuvoa ja välinettä"), sitä koskevat vesiliikennelain vaatimukset. Lain vaatimukset ylittävät kansallisen ilmailumääräyksen, jossa aiemmin määrättiin ettei lentotoiminta-asetuksen kohdan NCO.IDE.A.175 alakohdan b) mukaisia varustevaatimuksia sovellettaisi ultrakevyisiin vesilentokoneisiin. Vesiliikennelain 108 §:ssä vaaditaan mm. hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olevalle henkilölle; tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen; aivot tai mela taikka ankkuri köysineen; sekä meriteiden sääntöjen osan D mukaiset merkinantolaitteet. Käsisammutinta vesilentokoneeseen ei kuitenkaan vaadita, koska vesilentokoneen moottoria ei katsota pykälässä tarkoitetuksi sisämoottoriksi.

Kohtaan 7.1.13 on lisätty maininta siitä, että suorituskykyyn perustuvaa navigointia koskevaa kohtaa NCO.IDE.A.195 d) sovelletaan kansallisiin ilma-aluksiin vain, jos ilma-aluksella on ICAO Annex 8:n mukainen lentokelpoisuustodistus ja se on hyväksytty mittarilentotoimintaan. Kohdassa 7.1.14 mainitaan, ettei ilmailutietokantojen hallintaa koskevaa lentotoiminta-asetuksen kohtaa NCO.IDE.A.205 sovelleta kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin.

Kohta 7.1.15 sisältää uusia kansallisia vaatimuksia mittarien ja varusteiden sijoittelusta. Uuden kohdan mukaan silloin, kun lentokonetta käytetään lentokoulutukseen tai tarkastuslentoihin ja sille on myönnetty lentokelpoisuustodistuksen sijasta lupa ilmailuun, peräkkäin istuttavan lentokoneen kummassakin ohjaamossa on oltava annettavaan koulutukseen soveltuvat hallintalaitteet (vähintään aerodynaamiset ohjaimet ja tehonsäädin), joita pystyy käyttämään opettajan ja oppilaan paikalta normaali- ja hätätoimenpiteiden aikana. Vaatimus on vastaava kuin kansallista lentokoulutusta koskevassa määräyksessä TRG M1-7. "Annettavaan koulutukseen soveltuvuudella" tarkoitetaan sitä, että viranomaisen on hyväksynyt kyseisen kansallisen ilma-aluksen käytön EASA-vaatimusten mukaiseen koulutukseen ja siinä yhteydessä katsonut varustuksen soveltuvaksi. Erilliset mittarit toiseen ohjaamoon vaaditaan vain, jos pääohjaamon mittarit eivät ole luettavissa toissijaisesta ohjaamosta. Näiden vaatimusten osalta lentokoulutuksen katsotaan sisältävän myös kertauskoululennot sekä eroavuus- ja perehdyttämiskoulutuksen.

Vaatimuksella ei kuitenkaan puututa varustukseen aiemmin tyyppihyväksytyissä historiallisissa ilma-aluksissa, joilla on ICAO Annex 8:n mukainen lentokelpoisuustodistus. Jos tällainen historiallinen lentokone rakennetaan uudelleen niin, että siitä tulee harrasterakenteinen (vähintään 51 % harrastajan rakentama), vaatimus koulutustarkoituksiin käytettävän peräkkäin istuttavan lentokoneen ohjainlaitteiden ja tarvittaessa mittarien kahdentamisesta tulee koskemaan myös sitä.

Jos tällaista kahdennettua ohjainlaitteistoa ja tarvittaessa mittaristoa ei ole asennettu, ilma-alusta ei saa käyttää minkäänlaiseen lentokoulutukseen tai tarkastuslentoihin. Tämän varmistamiseksi toissijaisen ohjaamon ohjainlaitteet ja tehonsäädin on poistettava tai muutoin estettävä niiden käyttö, tai vaihtoehtoisesti täydennettävä ohjaamon varustus. Puolittain varustettuja ohjaamoja ei hyväksytä. Käytön estäminen voidaan toteuttaa esimerkiksi peittämällä tai koteloimalla ohjainlaitteet. Vaatimus pohjautuu Onnettomuustutkintakeskuksen tekemään tutkintaan L2021-03 Hyvinkäällä sattuneesta harrasterakenteisen lentokoneen onnettomuudesta, jossa kertauskoululennolla käytetyn peräkkäin istuttavan lentokoneen takaohjaamo oli vaillinaisesti varustettu, sekä Traficomien lentokelpoisuustarkastuksissa tehtyihin havaintoihin.

Mikäli EASA-asetuksen liitteen I mukaista ilma-alusta on tarkoitus käyttää EU-sääntelyn mukaiseen lentokoulutukseen, kertauskoululentoihin tai tarkastuslentoihin, vaaditaan viranomaisen hyväksyntä kyseisen ilma-aluksen käyttöön koulutusorganisaatiossa ja siinä on oltava annettavan koulutuksen kannalta asianmukainen varustus (ks. EU:n lentomiehistöasetuksen kohdat ORA.ATO.135 ja DTO.GEN.240 sekä niihin liittyvä AMC-materiaali). Tällöin hyväksyttävän ilma-aluksen on täytettävä lentomiehistöasetuksen sekä tämän määräyksen mukaiset varustevaatimukset mm. erillisistä ohjainlaitteista ja mittareista.³ Liitteen I a, b, c tai d alakohdan mukaista ilma-alusta (historialliset ilma-alukset, experimentalit, harrasterakenteiset ja entiset sotilaskoneet) saa käyttää EU-vaatimusten mukaiseen koulutukseen vain, jos viranomaisen on erikseen hyväksynyt ilma-aluksen käytön tällaisessa koulutusorganisaatiossa ja arvioinut vastaavan turvallisuustason täyttyvän.

Kohtaan 7.1.16 on lisätty uudet kansalliset vaatimukset kuvaruutunäytön mittarien kahdentamisesta, jotta kuvaruutunäytön vikaantuessa ei menetettäisi samalla kertaa kaikkien mittarien näyttöjä. Varamittari vaaditaan ilmanopeusmittarille, minkä lisäksi ohjaussuunnan ilmaisemiseen on oltava käytettävissä jokin vaihtoehtoinen menetelmä. Tällainen menetelmä voi olla esimerkiksi GPS-suunnistuslaite tai matkapuhelimen navigaattori. Kahdennusvaatimus ei koske voimalaitteen valvontajärjestelmää (EMS), ja muutoinkin moottorinvalvontamittareista on tarkoitus määrätä AIR-sarjan määräyksissä.

³ Katso myös Liikenne- ja viestintäviraston ohjeistus EASA Liite I -ilma-alusten käyttö koulutukseen tai tarkastuslentoihin: <https://www.traficom.fi/fi/easa-liite-i-ilma-alusten-kaytto-koulutukseen-tai-tarkastuslentoihin>

2 JAKSO Helikopterit (H)

Kohtaan 7.2.1 on lisätty maininta siitä, että lentotoiminta-asetuksen kohtaa NCO.IDE.H.100 c) sovelletaan mittarilentotoiminnassa. Kohdissa 7.2.2 (VFR-lentotoiminta) ja 7.2.3 (IFR-lentotoiminta) asetetaan kohtiin NCO.IDE.H.120 ja NCO.IDE.H.125 nähden tarkempia vaatimuksia korkeusmittarille; nämä vaatimukset perustuvat lentotoiminta-asetuksen ohjemateriaalin kohtaan AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(3) & NCO.IDE.H.125(a)(3). Tarkkuuskorkeusmittarin hankintaan annetaan kohdassa 12 yhden vuoden siirtymäaika uusina asennettaville korkeusmittareille sekä viiden vuoden siirtymäaika vanhan mallisten mittareiden käytöstä poistolle.

Kohtaan 7.2.5 on lisätty istuinvöitä koskevat vaatimukset kansallisen sääntelyn alaisille helikoptereille. Niiden osalta viitataan määräyksiin AIR M5-1, Harrasterakenteisten ilma-alusten lentokelpoisuusvaatimukset, sekä AIR M5-10, Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus, jotka sisältävät tarkempia teknisiä vaatimuksia istuinvöistä. Suomessa istuinvöitä koskevia vaatimuksia on myös lentokelpoisuusmääräyksissä M 2177/94 ja M 2866/01, jotka voidaan mahdollisesti kumota, kun vastaavat vaatimukset on päivitetty AIR-sarjan määräyksiin. Lentotoiminta-asetuksen kohdan NCO.IDE.H.140 3 alakohdan vaatimus istuinvöistä, joissa on ylävartalon turvajärjestelmä, koskee vain helikoptereita, joille on ensimmäisen kerran myönnetty helikopterikohtainen lentokelpoisuustodistus 31. joulukuuta 2012 jälkeen. Tätä päivämäärää ei sovelleta Suomessa kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin, vaan AIR-määräysten mukaiset istuinvöet vaaditaan riippumatta siitä, milloin helikopterille on myönnetty ensimmäisen kerran lentokelpoisuustodistus tai lupa ilmailuun.

Kohtaan 7.2.7 on lisätty nimenomainen maininta siitä, että pelastusliivi ei saa olla automaattisesti laukeava, sekä viittaus vesiliikennelain (782/2019) mukaisiin varustevaatimukseen. Muutoksen perustelut ovat samat kuin lentokoneiden osalta edellä kohdassa 7.1.11.

Kohtaan 7.2.10 on lisätty maininta siitä, että suorituskykyyn perustuvaa navigointia koskevaa kohtaa NCO.IDE.H.195 d) sovelletaan kansallisiin ilma-aluksiin vain, jos ilma-aluksella on ICAO Annex 8:n mukainen lentokelpoisuustodistus ja se on hyväksytty mittarilentotoimintaan. Kohdassa 7.2.11 mainitaan, ettei ilmailutietokantojen hallintaa koskevaa lentotoiminta-asetuksen kohtaa NCO.IDE.H.205 sovelleta kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin.

Kohtaan 7.2.10 on lisätty uudet kansalliset vaatimukset kuvaruutunäytön mittarien kahdentamisesta, samoin perustein kuin lentokoneiden osalta edellä kohdassa 7.1.16.

3 JAKSO Autogiroit (AG)

Kohdassa 7.3.4 asetetaan autogiron korkeusmittarille tarkempia vaatimuksia vastaavasti kuin lentokoneille kohdassa 7.1.3 ja helikoptereille kohdassa 7.2.2. Tarkkuuskorkeusmittarin hankintaan annetaan kohdassa 12 yhden vuoden siirtymäaika uusina asennettaville korkeusmittareille sekä viiden vuoden siirtymäaika vanhan mallisten mittareiden käytöstä poistolle.

Kohdassa 7.3.6 on korvattu istuinvöitä koskevat vaatimukset viittauksella määräyksiin AIR M5-1, Harrasterakenteisten ilma-alusten lentokelpoisuusvaatimukset, sekä AIR M5-10, Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus, jotka sisältävät tarkempia teknisiä vaatimuksia istuinvöistä. Suomessa istuinvöitä koskevia vaatimuksia on myös lentokelpoisuusmääräyksissä M 2177/94 ja M 2866/01, jotka voidaan mahdollisesti kumota, kun vastaavat vaatimukset on päivitetty AIR-sarjan määräyksiin. Lentotoiminta-asetuksen kohdan NCO.IDE.H.140 3 alakohdan vaatimus istuinvöistä, joissa on ylävartalon turvajärjestelmä, koskee vain helikoptereita, joille on ensimmäisen kerran myönnetty helikopterikohtainen lentokelpoisuustodis-

tus 31. joulukuuta 2012 jälkeen. Tätä päivämäärää ei sovelleta Suomessa kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin, vaan AIR-määräysten mukaiset istuinvyöt vauditaan riippumatta siitä, milloin autogiroille on myönnetty ensimmäisen kerran lentokelpoisuustodistus tai lupa ilmailuun.

Kohtaan 7.3.11 on lisätty nimenomainen maininta siitä, että pelastusliivi ei saa olla automaattisesti laukeava, sekä viittaus vesiliikennelain (782/2019) mukaisiin varustevaatimuksiin. Muutoksen perustelut ovat samat kuin lentokoneiden osalta kohdassa 7.1.11 ja helikopterien osalta kohdassa 7.2.7.

Kohtaan 7.3.15 on lisätty maininta siitä, ettei suorituskykyyn perustuvaa navigointia koskevaa kohtaa NCO.IDE.H.195 d) sovelleta autogiroihin. Autogiroilla lentotoiminta on sallittua vain VFR-olosuhteissa päivällä.

Kohdassa 7.3.16 mainitaan, ettei ilmailutietokantojen hallintaa koskevaa lentotoiminta-asetuksen kohtaa NCO.IDE.H.205 sovelleta autogiroihin.

Kohtaan 7.3.17 on lisätty uudet vaatimukset koulutustoimintaan käytettävän peräkkäin istuttavan autogiron mittarien ja varusteiden sijoittelusta vastaavasti kuin lentokoneiden osalta kohtaan 7.1.15.

Kohtaan 7.3.18 on lisätty uudet kansalliset vaatimukset kuvaruutunäytön mittarien kahdentamisesta, samoin perustein kuin lentokoneiden osalta edellä kohdassa 7.1.16 ja helikopterien osalta kohdassa 7.2.10.

Kohta 8, Erityisvaatimukset (NCO.SPEC): Kohdassa 8.3 on selvennetty sitä, mikä vaikutus on lentotoiminta-asetuksen liitteen VII kohdan NCO.SPEC.135 soveltamatta jättämisellä. Kohdan NCO.SPEC.135 sisältönä on, että kohtaa NCO.OP.125 a) 1) i) ei sovelleta purjelentokoneiden hinauksiin, lentonäytöksiin, taitolentoihin eikä kilpailulentoihin. Kohdassa NCO.OP.125 a) 1) i) puolestaan säädetään, että ilma-aluksen päällikkö saa aloittaa lennon vain, jos lentokoneessa on riittävä määrä poltto- ja voiteluainetta 1) näkölentösääntöjen (VFR) mukaisilla lennoilla i) päivällä, kun lentoonlähtö ja lasku tapahtuvat samalla lentopaikalla/laskupaikalla ja ilma-alus pysyy jatkuvasti näköyhteyden päässä kyseiseltä lentopaikalta/laskupaikalta, suunnitellun reitin lentämiseen ja sen jälkeen lentämiseen vähintään 10 minuutin ajan normaalilla matkalentokorkeudella. Kun kohtaa NCO.SPEC.135 ei sovelleta, tämä merkitsee, että edellä mainittuja kohdan NCO.OP.125 a) 1) i) mukaisia poltto- ja voiteluainevaatimuksia sovelletaan myös purjelentokoneiden hinauksiin, lentonäytöksiin, taitolentoihin ja kilpailulentoihin.

Lentotoiminta-asetuksen liitteen VII osastoon E (Erityisvaatimukset) on muutosasetuksella (EU) 2019/1384 lisätty jakso 6, Huollon jälkeiset koelennot. Tätä jaksoa ei sovelleta kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin, vaan AIR-sarjan kansallisissa ilmailumääräyksissä esitetyt vaatimukset katsotaan riittäviksi. Huollon jälkeisistä koelennoista on vaatimuksia määräyksessä AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden hallinta- ja muutostyövaatimukset.

Kohta 9, Purjelentoasetuksen soveltaminen: Lähtökohtana on, että kansallisen sääntelyn alaisten purjelentokoneiden (harrasterakenteiset, experimental, ultrakevyet ja historialliset) lentotoimintaan sovelletaan EU:n purjelentoasetuksen 2018/1976 liitteen II vaatimuksia.

Kohdassa 9.1 asetetaan purjelentokoneiden korkeusmittareille tarkempia vaatimuksia, jotka perustuvat purjelentoasetuksen ohjemateriaalin kohtaan AMC1 SAO.IDE.105(a)(2). Tarkkuuskorkeusmittarin hankintaan annetaan kohdassa 12 yhden vuoden siirtymäaika uusina asennettaville korkeusmittareille sekä viiden vuoden siirtymäaika vanhan mallisten mittareiden käytöstä poistolle. Purjelentokoneissa sallitaan joko metreinä tai jalkoina korkeuden näyttävä mittari. Yhdistelmämittareita ja kuvaruutunäyttöjä koskevat vaatimukset perustuvat purjelentoasetuksen ohjemateriaalin kohtaan AMC1 SAO.IDE.105. Lisäksi korostetaan, että mittareiden ja laitteiden on oltava helposti käytettävissä tai ulottuvilla siitä paikasta,

jossa niitä käyttävä ilma-aluksen päällikkö tai muu ohjaamomiehistön jäsen istuu, kuten purjelentoasetuksen kohdassa SAO.IDE.100 c) säädetään.

Jos kyseessä on historiallinen purjelentokone, jossa ei ole aiemminkaan ollut lento- ja suunnistusmittareita, niitä ei edelleenkään vaadita tämän määräyksen mukaisesti. Tällaisia ovat esimerkiksi yksipaikkaiset liitokoneet, kuten Harakka ja SG-38. Vaatimuksesta vapautettu purjelentokone voi olla harrasterakenteinen, tai sen valmistus on lopetettu ennen vuotta 1975 ja alkuperäinen tyyppisuunnittelu tapahtunut ennen vuotta 1955, taikka historiallisen koneen jäljitelmä.

Kohta 9.2 sisältää uusia kansallisia vaatimuksia mittarien ja varusteiden sijoittelusta silloin, kun peräkkäin istuttavaa purjelentokonetta käytetään lentokoulutukseen tai tarkastuslentoihin. Vaatimukset ovat samat kuin lentokoneille kohdassa 7.1.15.

Kohta 10, Ilmapalloasetuksen soveltaminen: Lähtökohtana on, että kansallisen sääntelyn alaisten kuumailmapallojen ja kaasupallojen lentotoimintaan sovelletaan EU:n ilmapalloasetuksen 2018/395 liitteen II vaatimuksia sellaisenaan. Sama periaate on ollut käytössä jo nyt kumottavassa määräyksessä OPS M2-10, Lentotoiminta kuumailmapallolla. Vaatimuksista voidaan kuitenkin tarvittaessa myöntää poikkeuksia kohdan 11 mukaisesti.

Suomessa ei tällä hetkellä ole käytössä kansallisen sääntelyn alaisia kuumailma- tai kaasupalloja. EU-sääntelyn ulkopuolelle jäävät EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitettut yhden tai kahden hengen ilmapallot, joiden suurin sallittu suunniteltu tilavuus on kuumailmapalloilla enintään 1 200 m³ ja muuta nostekaasua käytettäessä enintään 400 m³, sekä vastaavasti harrasterakenteiset tai experimental-pallot.

Kohta 11, Ilmoituksenvarainen kaupallinen tai kerhotoimintana harjoitettava matkustajien kuljetus: Uusi kohta, joka sisältää tarkemmat vaatimukset liikenteen palveluista annetun lain 128 §:ssä tarkoitettusta ilmoituksenvaraisesta lentotoiminnasta, jossa kuljetetaan matkustajia kaupallisesti tai kerhotoimintaan kuuluvina jäsenlentoina kulut kattavaa korvausta vastaan EASA-asetuksen liitteen I kohdan 1 alakohdissa a, d tai g tarkoitetuilla ilma-aluksilla. Näitä ovat a) historialliset ilma-alukset, joiden alkuperäinen tyyppisuunnittelu on tapahtunut ennen 1.1.1955 ja valmistus lopetettu ennen 1.1.1975, tai joilla on selkeä historiallinen merkitys; d) ilma-alukset, jotka ovat olleet asevoimien käytössä; ja g) tällaisten ilma-alusten jäljitelmät, joiden rakennesuunnittelu vastaa alkuperäistä ilma-alusta.

Tämän kansallisen määräyksen vaatimuksia voidaan kaupallisen lentotoiminnan osalta soveltaa vain paikallislentoihin, joilla lentoonlähtö- ja saapumispaikka on sama, sillä kaupallinen lentotoiminta lentopaikalta toiselle kuuluu EU:n lentoliikenneasetuksen 1008/2008 soveltamisalaan. Tällaiseen toimintaan vaaditaan liikennelupa, jonka edellytyksenä puolestaan on EU-vaatimusten mukainen lentotoimintalupa (AOC). Lentotoimintaluvan saamiseksi EU-lainsäädäntö vaatii (ks. lentotoimintaasetuksen liitteen III kohta ORO.AOC.100), että kaikilla lentotoiminnan harjoittajan käyttämällä ilma-aluksilla on EU:n lentokelpoisuusasetuksen 748/2012 mukainen lentokelpoisuustodistus. Tällainen lentokelpoisuustodistus on mahdollista myöntää vain EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluville ilma-aluksille, joten sen liitteessä I tarkoitettut ilma-alukset jäävät lentotoimintalupaa ja liikennelupaa koskevien vaatimusten ulkopuolelle.

Edellä kuvatuista syistä kohdassa a) määrätään, että kaupallista toimintaa voidaan harjoittaa tämän määräyksen mukaisesti ainoastaan paikallislentoina. Muutoin toimintaan vaadittaisiin EU:n lentoliikenneasetuksen mukainen liikennelupa. Kaupallista matkustajien kuljetusta sisältäviä paikallislentoja, esim. yleisölenätyksiä, varten ilma-aluksella on oltava ICAO Annex 8:n mukainen lentokelpoisuustodistus sekä ohjaajilla ansiolentäjän tai liikennelentäjän lupakirja kyseiseen ilma-alusryhmään. Ilma-alusryhmällä tarkoitetaan tässä ilma-alusten ryhmittelyä kategorioihin, kuten lentokone, helikopteri, purjelentokone tai ilmapallo. Ohjaajalta vaaditaan myös luokan 1 lääketieteellinen kelpoisuustodistus siten kuin EU:n lentomiehistöasetuksessa

säädetään. Toiminta on ilmoituksenvaraista liikenteen palveluista annetun lain 128 §:n mukaisesti.

Jos toimintaa harjoitetaan jäsenille suunnattuna kerhotoimintana kulut kattavaa korvausta vastaan, tämä määräys soveltuu paikallislentojen lisäksi myös matkalentoihin, joilla matkustajia kuljetetaan lentopaikalta toiselle. Kerhotoiminnalla "kulut kattavaa korvausta vastaan" tarkoitetaan toimintaa, jossa lennosta peritään erillinen korvaus eikä se sisälly yhdistyksen jäsenmaksuun. Silloin kun korvauksen tarkoituksena on yksinomaan ilma-aluksen pitäminen lentokelpoisena ja sen ylläpito-kulujen sekä muiden lennosta aiheutuvien kulujen kattaminen (esim. miehistön koulutus, navigaatiomaksut), toimintaa ei pidetä kaupallisena ilmakuljetuksena. Tällöin toiminnan tarkoituksena ei ole tuottaa yhdistykselle voittoa.

Kohdan b) mukaisesti kerhotoimintana harjoitettava matkustajien kuljetus kuuluu tämän määräyksen piiriin riippumatta siitä, tapahtuuko kuljetus paikallislentoilla vai matkalentoilla. Ilma-aluksella on tällöinkin oltava ICAO Annex 8:n mukainen lentokelpoisuustodistus. Ohjaajille asetettavat lupakirjavaatimukset riippuvat siitä, harjoitetaanko toimintaa vaativalla moottorikäyttöisellä ilma-aluksella (ks. määritelmä kohdassa 2) vai muunlaisella ilma-aluksella. Jos toiminnassa käytetään vaativaa moottorikäyttöistä ilma-alusta, vaaditaan ansiolentäjän tai liikennelentäjän lupakirja sekä luokan 1 lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Luonnollisesti ohjaajalla on tällöin oltava myös kyseisen ilma-aluksen tyyppikelpuutus, siten kuin määräyksessä PEL M1-4 vaaditaan, ja siihen sisältyy tarpeen mukaan esimerkiksi kannuspyöräkoulutus. Jos taas käytetään muuta kuin vaativaa moottorikäyttöistä ilma-alusta, ohjaajalle riittää kerhotoiminnassa yksityislentäjän lupakirja ja luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Kevyiden ilma-alusten lupakirja (LAPL) on yksityislentäjän lupakirjan tasoa alempi, joten sitä ei katsota riittäväksi matkustajien kuljetukseen kerhotoiminnassa kulut kattavaa korvausta vastaan. Tällainen toiminta on myös ilmoituksenvaraista liikenteen palveluista annetun lain 128 §:n mukaisesti.

Kohdassa c) määrätään sellaisen EASA-asetuksen liitteen I kohdissa a, d tai g tarkoitetun ilma-aluksen käytöstä, jolla ei ole lentokelpoisuustodistusta vaan lupa ilmailuun. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää luvan ilmailuun ilma-alukselle, jonka ei ole osoitettu täyttävän ilmailulain 33 §:n mukaisia lentokelpoisuusvaatimuksia, mutta sen katsotaan täyttävän lentoturvallisuuden vaatimukset ottaen huomioon ilma-aluksen suunniteltu käyttötarkoitus. Tällöin kuljetettavien matkustajien määrä on rajoitettu vain yhteen, ja toimintaa saa harjoittaa vain kerhotoimintana. Ohjaajalla on oltava yksityislentäjän lupakirja tai sitä korkeamman tason lupakirja sekä vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Toiminta on ilmoituksenvaraista liikenteen palveluista annetun lain 128 §:n mukaisesti.

Kohdassa d) määrätään kaupallista tai kerhotoimintana kulut kattavaa korvausta vastaan harjoitettavaa matkustajien kuljetusta koskevan toimintaohjeen sisällöstä. Toimintaohjeelle ei vaadita erillistä viranomaisen hyväksyntää, vaan sen asianmukaisuutta tarkastellaan tarkastusten ja auditointien yhteydessä. Toiminnan saa aloittaa heti, kun siitä on tehty lain mukainen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus saa olla vapaamuotoinen. Toimintaohjeen laatimiseen annetaan aikaa kuusi kuukautta siitä lukien, kun toiminnasta on tehty liikenteen palveluista annetun lain 128 §:ssä vaadittu ilmoitus viranomaiselle.

Kohta 12, Poikkeukset: Liikenne- ja viestintävirasto voi perustellusta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tämän määräyksen vaatimuksista, jos poikkeus on tarpeellinen ja hakija esittää riittävät keinot määräyksen tarkoitusta vastaavan turvallisuustason saavuttamiseksi sekä arvioi riskit ja esittää riskienhallintaan käytettävät menettelyt.

Kohta 13, Siirtymämääräys: Kohdassa 13.1 annetaan siirtymäaika ensinnäkin niiden vaatimusten täyttämiseen, jotka koskevat tarkkuuskorkeusmittaria sekä sen näytössä käytettäviä mittayksiköitä ja asetusasteikon jaotusta. Muita kuin mää-

räyksen mukaisia korkeusmittareita ei saa asentaa uusina 1.1.2024 jälkeen. Määräyksestä poikkeavat korkeusmittarit on poistettava käytöstä viiden vuoden siirtymäajalla, 1.1.2029 mennessä. Siirtymäaika vastaa korkeusmittarin tarkastusjaksoa.

Kohdassa 13.2 annetaan noin yhden vuoden siirtymäaika peräkkäin istuttavan ilma-aluksen toissijaisen ohjaamon ohjainlaitteiden ja tehonsäätimen poistoon tai käytön estämiseen, ellei ilma-alusta varusteta tämän määräyksen mukaisesti lentokoulutukseen ja tarkastuslentoihin käytettäväksi. Jos taas ilma-alusta on tarkoitus käyttää koulutukseen ja/tai tarkastuslentoihin, sen toissijaiseen ohjaamoon on siirtymäajan päättymiseen mennessä asennettava annettavaan koulutukseen soveltuvat hallintalaitteet, joita pystyy käyttämään opettajan ja oppilaan paikalta normaali- ja hätätoimenpiteiden aikana. Toissijaiseen ohjaamoon on asennettava myös erilliset mittarit, elleivät pääohjaamon mittarit ole luettavissa toissijaisesta ohjaamosta.

Kohdassa 13.3 annetaan sama, noin yhden vuoden siirtymäaika varamittarin asentamiseen kuvaruutunäytön ilmanopeusmittarille.

Määräyksen aikataulu

Määräysmuutos tulee voimaan syksyllä 2022.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepääätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

LIITTEET:

Kommenttikooste