

TRG M1-6: Kansallinen tarkastuslentotoiminta

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Uudistettu määräys koskee kaikkea kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvaa tarkastuslentotoimintaa, ei siis aiemman vuonna 2003 annetun määräyksen tavoin yksinomaan harrasteilmailun tarkastuslentoja. Samassa yhteydessä kumotaan vuonna 2000 annettu määräys TRG M1-5, Tarkastuslentotoimintaa koskevat määräykset, jonka EU-sääntely on suurelta osin syrjäyttänyt. Määräyksen TRG M1-5 ne kohdat, jotka on edelleen katsottu tarpeellisiksi säilyttää, on sisällytetty uudistettuun määräykseen TRG M1-6.

EU-sääntelyn alaisesta tarkastuslentotoiminnasta säädetään ns. lentomiestöasetuksessa (EU) N:o 1178/2011¹ ja erityisesti sen liitteen I (Part-FCL) lisäyksessä 9. Mainitut säännökset koskevat EU-sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla suoritettavia tarkastuslentoja esimerkiksi EU-sääntelyn mukaisia yksityis-, ansio- ja liikennelentäjän lupakirjoja ja niihin liittyviä kelpuutuksia varten. Ne ilma-alukset, joihin ei sovelleta EASA-perusasetusta² 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 tulevilla ilmailulain (864/2014) ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muutoksilla 534/2020 ja 535/2020. Myös kansallisia yksityis-, ansio- ja liikennelentäjän lupakirjoja ja niihin liittyviä kelpuutuksia koskeviin tarkastuslentoihin sovelletaan määräyksen mukaan lähtökohtaisesti kuitenkin EU:n lentomiestöasetuksen mukaisia vaatimuksia, ellei asiasta erikseen toisin mainita tai myönnetä poikkeusta määräyksen kohdan 8 mukaisesti.

Aiemman määräyksen TRG M1-6 kohta 3, Lentokokeen tai tarkastuslennon vastaanottajaa koskevat vaatimukset, on siirretty samaan aikaan uudistettavaan määräykseen PEL M2-16, Kansallinen tarkastuslentäjän valtuutus, joka muutoinkin sisältää tarkastuslentäjiä koskevat vaatimukset. Vaatimusten sisältöä ei ole tässä yhteydessä muutettu. Tarkastuslentäjän esteellisyyttä koskenut kohta 3.3 on siirretty uuden määräyksen TRG M1-6 kohdaksi 7. Siihen on tarkennettu esteellisyyden aiheuttava prosenttiosuus koulutuksesta (50 %), jonka tarkastuslentäjä saa olla antanut tarkastettavalle uutta lupakirjaa, kelpuutusta tai oikeutta varten. Prosenttiosuus on linjassa purjekoneiden ja ilmapallojen uusien EU-säädösten kanssa.

Näiden muutosten lisäksi määräykseen on tehty muita tarkennuksia, joista sisältöön vaikuttavat kuvataan jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa. Useimmat muutokset johtuvat siitä, että kumottavasta määräyksestä TRG M1-5 on siirretty

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 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)

määräykseen TRG M1-6 ne kohdat, jotka edelleen katsotaan tarpeellisiksi säilyttää kansallisessa määräyksessä.

Muutetun määräyksen säädösperustana ovat ilmailulain 55 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset mm. lentotehtävän edellyttämästä ilma-aluksen päälliköstä, ohjaamomiehityksestä ja muusta miehityksestä, sekä 57 §, jonka mukaan virasto voi antaa turvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä mm. lennon suorittamisesta ja toiminnasta lennon aikana ja lennolle vaadittavasta erikoisvarustuksesta.

Määräyksen TRG M1-6 vastainen toiminta voi johtaa ilmailulaissa säädettyihin hallinnollisiin seuraamuksiin ja rangaistuksiin. Näitä ovat mm. lain 142 §:n mukainen huomautus tai varoitus sekä 143 §:n mukainen luvan peruutus tai toimintakielto. Lisäksi Traficom voi lain 151 §:n nojalla asettaa antamansa käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Ilmailulain 175 §:ssä viitataan rikoslaissa säädettyyn rangaistukseen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, ja ilmailulain 178 §:n mukaan ilmailurikkomuksena on rangaistavaa muun muassa lain 57 §:ssä ilma-aluksen päällikölle taikka miehistön jäsenelle lennon valmistelusta ja suorittamisesta säädetyn velvollisuuden rikkominen.

Määräyksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 3.10.2018 julkaistulla määräyshankepöytäkirjalla. 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 ilmapalolentäjien lupakirjoja, koulutusta ja tarkastuslentoja koskevat uudet asetukset.³ Valmistelua jatkettiin näiden asetusten tultua voimaan maaliskuussa 2020. Samanaikaisesti valmisteltiin muutos määräykseen PEL M2-16, johon siirrettiin TRG M1-6:sta tarkastuslentäjiä koskevat vaatimukset.

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. Niiden johdosta muutettiin tarkastettavan sijoittumista koskevan kohdan 5.5 sanamuotoa yksityiskohtaisissa perusteluissa kuvatulla tavalla. Kohdassa 6.4 määrätty tarkastuslentolausuntojen säilyttämisaika päädyttiin kuitenkin pitämään viidessä vuodessa, koska tämä aika on linjassa vastaavien EU-vaatimusten kanssa.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutoksessa on yhdistetty samaan määräykseen kaikki kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvaa tarkastuslentotoimintaa koskevat vaatimukset. Samalla kumotaan määräys TRG M1-5, Tarkastuslentotoimintaa koskevat vaatimukset, jonka EU-sääntely on suurelta osin syrjäyttänyt. Tässä yhteydessä jäljelle jäävien kansallisten vaatimusten sisältö ei ole oleellisesti muuttunut.

Toiseksi määräyksen TRG M1-6 sisältämät vaatimukset on saatettu yhdenmukaisiksi purjelentokoneiden ja ilmapallojen uusien EU-lupakirja-asetusten kanssa. Tässä yhteydessä vaatimukset ovat helpottuneet sikäli, että hyväksytysti suoritettujen lentokokeiden tai tarkastuslennon voimassaoloaika on pidentynyt kolmesta kuukaudesta kuuteen. Jatkossa lentokokeen vastaanottaja saa olla antanut tarkastettavalle enin-

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/358, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2020, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/1976 muuttamisesta purjelentäjien lupakirjojen osalta (EUVL L 67, 5.3.2020, s. 57–81)

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

tään 50 % lentokoulutuksesta aiemman 25 %:n sijasta, mikä helpottaa sopivan tarkastuslentäjän löytymistä pienimuotoisessa toiminnassa.

Toisaalta lentokokeen tai tarkastuslennon hyväksymisraja on muutettu linjaan EU-vaatimusten kanssa niin, että jatkossa yhden kohdan hylätty suoritus johtaa kyseisen tarkastuslennon osan hylkäämiseen. Aiemman määräyksen TRG M1-6 mukaan viiden kohdan hylätty suoritus johti koko kokeen hylkäämiseen. Kansallisten lentokoe- ja tarkastuslento-ohjelmien jako ”osiin” edellyttää viranomaiselta tarkastuslentolomakkeiden päivytystä. Kansallisten tarkastuslento-ohjelmien sijasta sovelletaan jatkossa lähtökohtaisesti EU-vaatimuksia, mutta poikkeusmahdollisuuden vuoksi ohjelmia voidaan edelleen räätälöidä tapauskohtaisesti esimerkiksi historiallisille ilma-aluksille. Lisäksi tarkastuslentäjän on säilytettävä lentokokeiden ja tarkastuslentojen tiedot ja tulokset viisi vuotta aiemman kolmen vuoden sijasta, mikä ei kuitenkaan odoteta aiheuttavan merkittävää lisätyötä, sillä tiedot tallennetaan normaalisti sähköisessä muodossa.

Määräyksen kohdassa 6.3 annetaan tarkastuslentäjille mahdollisuus tehdä merkinnät kelpuutusten voimassaolon jatkamisesta tai uusimisesta tarkastettavan lupakirjaan. Tällöin voimassaolon jatkoa tai uusimista varten ei tarvitse esittää hakemusta viranomaiselle. Voimassa olevan Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun asetuksen (472/2020) mukaan vanhentuneen kelpuutuksen, oikeuden, valtuutuksen, merkinnän tai hyväksynnän uusinnasta tai voimassaolon jatkosta peritään 130 euron suuruinen viranomaismaksu. Asiakkaille syntyy siis tarkastuslentäjän merkintäoikeudesta tämän suuruinen kustannusäästö jokaisella kelpuutuksen voimassaolon jatko- tai uusimiskerralla, eli lähtökohtaisesti viiden vuoden välein. Useissa kansallisissa määräyksissä tarkastuslento on kuitenkin vain yhtenä vaihtoehtoisena vaatimuksena kokemusvaatimuksen täyttymisen ja kertauskoulutuksen ohella, joten se ei tule suoritettavaksi jokaisella kerralla kelpuutuksen voimassaoloa jatkettaessa. Viranomaisen maksutuloja muutos vastavasti vähentää, mutta vaikutus ei ole merkittävä, sillä tässä määräyksessä annettu merkintämahdollisuus koskee lähinnä kansallisia purje-, moottoripurje-, kuumailmapallo- ja autogyrolennonopettajia. Ultrakevytlentäjien ja -lennonopettajien osalta sama mahdollisuus tarkastuslentäjän tekemään lupakirjamerkintään voimassaolon jatkosta tai uusimisesta sisältyy jo määräyksiin PEL M2-70 ja PEL M2-71. Määräyksen TRG M1-6 mukaan kansallisia yksityislentäjän, ansiolentäjän ja liikennelentäjän lupakirjoja ja niihin liittyviä kelpuutuksia varten suoritettavilla tarkastuslennoilla noudatetaan lähtökohtaisesti EU:n lentomiehistöasetuksen mukaisia vaatimuksia, ja niiden mukaan tarkastuslentäjät saavat tehdä lupakirjaan merkinnät kelpuutusten voimassaolon jatkosta ja uusimisesta.

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

Yksityiskohtaiset perustelut

Useat määräyksen TRG M1-6 kohtien muutoksista johtuvat siitä, että kohtiin on siirretty sellaisenaan sisältöä kumottavasta määräyksestä TRG M1-5. Tällaisia kohtia ovat: 5.2.3 (oli TRG M1-5:n kohta 6.2.3), 5.2.4 (6.2.4), 5.3.1 (6.3.1), 5.5.1 (6.5.1), 5.6.9 (6.6.10) ja 6.5 (7.4).

Vaatimusten sisältöön vaikuttavia muutoksia on tehty seuraaviin määräyskohtiin:

Kohta 1, Soveltamisala: Määräyksen soveltamisalaa on muutettu siten, että se koskee kaikkiin kansallisiin lentolupakirjoihin liittyviä lentokokeita ja tarkastuslentoja pelkästään harrasteilmailun lupakirjojen sijasta. Kansallisia lentolupakirjoja tarvitaan edelleen EASA-perusasetuksen liitteessä I tarkoitettuja ilma-aluksia varten, sillä ne jäävät EU-sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle. Näitä ovat esimerkiksi historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset, harrasterakenteiset ja experimental-ilma-alukset, ultrakevytlentokoneet ja autogiroit, sekä liitteessä määritellyn painorajan alittavat purje- ja moottoripurjelentokoneet ja tilavuusrajan alittavat ilmapallot.

Kansallisen sääntelyn piiriin tulevat lisäksi kuulumaan sellaiset ilma-alukset, joille jäsenvaltio voi päättää myöntää poikkeuksen EASA-perusasetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisesti. Näitä ovat 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.

Aiemman määräyksen TRG M1-6 kohta 3, Lentokokeen tai tarkastuslennon vastaanottajaa koskevat vaatimukset, on siirretty ja yhdistetty määräykseen PEL M2-16, joka sisältää tarkastuslentäjiin sovellettavat kansalliset vaatimukset. Tästä on lisätty selventävä viittaus muutetun määräyksen kohtaan 1.2.

Kohta 2, Määritelmät: Tarkastuslentäjän määritelmä on poistettu, koska termi on yleisesti tunnettu. Tarkastuslentäjän valtuutuksesta määrätään määräyksessä PEL M2-16.

Kohta 3.2.1: Luettelon kohtiin on tehty muutoksia, jotka ovat pääosin peräisin kumottavan määräyksen TRG M1-5 kohdasta 4.2. Kohdassa 1 vaaditaan aiemman selvityksen sijasta todistus teoriakokeiden suorittamisesta. Kohdan 2 mukaan vaaditaan koulutuspäällikön suositus tarkastuslentoa varten, kun määräyksen TRG M1-5 mukaan vaihtoehtona oli myös päälennonopettajan ja oppilasta kouluttaneen lennonopettajan suositus. Koulutuspäällikkö vastaa viime kädessä koulutusjärjestelmän toiminnasta, joten hänen antamansa suositus on katsottu asianmukaisimmaksi. Kohdasta 4 on poistettu vaatimus lento-oppilaan lupakirjan esittämisestä, koska sellaista ei myönnetä enää missään lupakirjaluokassa. Sen sijaan hakijan on esitettävä lentokokeen vastaanottajalle lupakirjansa, jos hänellä sellainen jo on, kuten esimerkiksi uusia tyyppikelpuutuksia varten suoritettavissa lentokokeissa. Lisätyn kohdan 8 mukaan myös lentokokeen vastaanottajalle on esitettävä lentopäiväkirja. Siihen tehdään merkinnät lentokokeen suorituksesta esimerkiksi tiettyjä lisäoikeuksia varten (ultralentäjän vesilento- ja hinauslento-oikeudet).

Kohta 3.2.2: Lisätty luettelo kertauskoulustodistus, joka myös on esitettävä tarkastuslentäjälle silloin, kun kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen tai uusiminen sitä edellyttää. Kertauskoulutus on yhtenä vaatimuksena esimerkiksi lennonopettajakelpuutusten voimassaolon jatkamisessa.

Kohta 5.1.2: Kohtaan on tarkennettu, että riippumatta siitä, onko lentokokeen tai tarkastuslennon suoritus hyväksytty vai hylätty, tarkastuslentäjä voi varsinaisen lento-osuuden jälkeen näyttää tarkastettavalle, miten jonkin puutteellisesti suoritettun kohdan olisi voinut suorittaa paremmin ja antaa siitä koulutusta. Tällaisella jälkikäteisellä opetuksella ja harjoittelulla ei kuitenkaan voi korvata minkään kohdan hylättyä suoritusta.

Kohta 5.1.5: Lentokokeen tai tarkastuslennon hyväksytyyn suoritukseen voimassaoloaikaa on jatkettu aiemmasta kolmesta kuukaudesta kuuteen, mikä on linjassa voimassa olevien EU-vaatimusten kanssa. Kohta vastaa kumottavan TRG M1-6 -määräyksen kohtaa 7.5.

Kohta 5.2.2: Lentokokeeseen tai tarkastuslentoon liittyvät kuulustelukysymykset tulisi esittää ennen lento-ohjelmaa. Kohdasta on poistettu maininta niiden esittämisestä lennon aikana, koska tarkastettavan on silloin voitava keskittyä lennon suorittamiseen.

Kohta 5.4.1: Kohdasta on poistettu sanat "jos ilma-aluksessa on vain yksi ohjaajan paikka". Näin ollen tarkastuslentäjä voi sijoittua muulle paikalle kuin toiselle ohjaajan paikalle, vaikka ilma-aluksessa olisikin useampi kuin yksi ohjaajan paikka, kunhan paikalta on mahdollista valvoa suoritusta ja kommunikoida tarkastettavan kanssa. Tällainen paikka voi olla esimerkiksi DC3:ssa ohjaamon lisäistuimella (jump-seat). Kohta vastaa kumottavan TRG M1-6 -määräyksen kohtaa 6.4.1.

Kohta 5.5: Kohdasta on poistettu aiemman määräyksen TRG M1-6 kohdan 6.5 toisessa kappaleessa ollut virke "Lennettäessä lentokoe tai tarkastuslento purjelentäjän pilvilentokelpuutusta varten kuomusta, on tarkastettavan sijoitettava tämän tehtävän mukaisesti". Ilman tarkempaa selitystä ohjetta "tehtävän mukaisesta sijoittumisesta" ei pidetty riittävän informatiivisena. Asiaa selvitettäessä todettiin, että nykyisissä purjelentokoneissa ohjeistus ei ole tarpeen. Lentokokeessa tai tarkastuslennolla pilvilentokelpuutusta varten tarkastettavan näkökenttää on luonnollisesti rajoitettava mittarilentokuomulla tai -hupulla, ja tarkastettava istuu normaalisti takana. Kohdan sisältö on kumottavan määräyksen TRG M1-5 kohdasta 6.5.1. Lisäksi kohtaan 5.5 on lisätty maininta siitä, että lennonopettajan kelpuutusta varten suoritettavalla tarkastuslennolla tarkastettavan on sijoitettava lennonopettajan paikalle. Tällöin tarkastuslentäjä toimii lento-oppilaan roolissa, ja hänen on pystyttävä tarkkailemaan tarkastettavan suoritusta lennonopettajana. Kohdassa erikseen mainitut tilanteet tarkastettavan sijoittumisesta ovat esimerkinomaisia, ja tarkastettavan on joka tapauksessa sijoitettava sellaiselle paikalle, jolta kaikki asiaankuuluvat tehtävät on mahdollista suorittaa.

Lausuntokierroksella SIL:n purjelentotoimikunta kehotti harkitsemaan uudelleen, olisiko virke tarkastettavan sijoittumisesta tarkastuslennolla purjelentäjän pilvilentokelpuutusta varten kuitenkin syytä säilyttää. Aiemman täsmennyksen tarkoituksena on ollut varmistaa, että tarkastettava voi olla sijoittuneena mittarilentokuomuun, vaikka sieltä ilman näköyhteyttä ulos ei luonnollisesti voi huolehtia kaikista ilma-aluksen päällikön tehtävistä (esim. valvoa lento-onlähtöä tai laskeutumista ja puuttua niiden aikana hätätilanteessa koneen ohjaamiseen). Tämän johdosta päädyttiin muuttamaan sanamuoto "kaikki ilma-aluksen päällikön tehtävät" muotoon "kaikki kyseiseen lentokokeeseen tai tarkastuslentoön kuuluvat tehtävät", jolloin se ei estä tarkastettavan sijoittumista mittarilentokuomuun.

Kohta 5.6.1: Kohtaan on lisätty maininta, jonka mukaan kansallisia yksityis-, ansio- ja liikennelentäjän lupakirjoja koskevilla tarkastuslennolla on lähtökohtaisesti noudatettava EU:n lentomiestöasetuksen mukaisia vaatimuksia, ellei erikseen toisin mainita. Vaatimuksista on tarvittaessa mahdollisuus myöntää poikkeuksia määräyksen kohdan 8 mukaisesti.

Kohta 5.6.2: Lisätty selvyyden vuoksi sana *pakolliset* kohdat. Asia otetaan jatkossa huomioon tarkastuslento-ohjelmissa siten, ettei ohjelmiin sisälly pakollisina kohtina sellaisia lentoliikkeitä, joita ei kaikissa tapauksissa voida suorittaa.

Aiemman määräyksen TRG M1-6 kohta 6.6.2: Uusitusta määräyksestä on poistettu kohta, jonka mukaan tarkastuslentäjä voi hyväksyä lentokokeen tai tarkastuslennon, jos jotain ohjelman yksittäistä kohtaa ei ole olosuhteiden takia ollut mahdollista suorittaa. Vastaavasti uusitun määräyksen kohdasta 6.1 on poistettu vaatimus siitä, että suorittamatta jätetyt ohjelman kohdat on merkittävä ja syyt suorittamatta jättämiseen kirjattava. Nykyisen vaatimuksen mukaan kaikki lentokoe- tai tarkastuslento-ohjelman kohdat on suoritettava. Edeltävän määräyskohdan 5.6.2 mukaan ohjelma voidaan kuitenkin jakaa useammalle kuin yhdelle lennolle, ja kaikki osat on suoritettava hyväksytysti kuuden kuukauden kuluessa. Tarvittaessa voidaan ilma-aluksen erityisominaisuuksien perusteella käyttää myös kohdan 8 mukaista poikkeusmahdollisuutta.

Kohta 5.6.5: Kohdassa on muutettu sana "lento" sanaksi "suoritus". Jos tarkastuslentäjä katsoo, että lentokoe tai tarkastuslento on uusittava kokonaan, kokeen tai tarkastuslennon suoritus on keskeytettävä. Lentoa voidaan muutoin kuitenkin jatkaa harjoituksen vuoksi, jos se tarkastuslentäjän harkinnan mukaan on turvallista.

Kohta 5.7.1: Lentokokeen tai tarkastuslennon hylkäämistä ja uusimista koskevat vaatimukset on yhdenmukaistettu EU-vaatimusten kanssa (ks. lentomiestöasetuksen kohdat FCL.125 ja FCL.235 sekä purjekoneiden ja ilmapallojen osalta asetusten 2018/1976 ja 2018/395 kohdat SFCL.145 ja BFCL.145). Näin ollen hylätty suoritus yhdessä lentokokeen tai tarkastuslennon kohdassa aiheuttaa koko osan

hylkäämisen. Purjelennon nykyisessä tarkastuslentolomakkeessa suoritusta ei ole eritelty osiin, mutta lomake tulee uusittavaksi EU-asetuksen mukaista lomaketta vastaavaksi. Kuten kohdassa 5.6.1 mainitaan, kansallisia yksityis-, ansio- ja liikennelentäjän lupakirjoja koskevilla tarkastuslennoilla on kuitenkin lähtökohtaisesti noudatettava EU:n lentomiestöasetuksen mukaisia vaatimuksia.⁴

Kohta 5.7.2: Kohtaan on purjekoneiden ja ilmapallojen EU-vaatimusten perusteella tarkennettu, että lisä- tai kertauskoulutusta voidaan suositella ennen kokeen tai tarkastuslennon uusimista, jos hakija ei ole läpäissyt kaikkia osia kahdella yrityskerralla. Sana "määrätä" on vaihdettu sanaksi "suositella". Tarkastuslentäjä ei varsinaisesti määrää tarkastettavaa hankkimaan lisäkoulutusta, vaan lisäkoulutuksen tarpeen arvioi koulutusorganisaatio.

Kohta 6.2: Aiemman määräyksen mukaan tarkastettavalle oli annettava kopio vain hylätyn tai osittain suoritettujen lentokokeen tai tarkastuslennon lausunnosta. Tässä määräyksessä on katsottu asianmukaiseksi, että tarkastettava saisi kopion tarkastuslentolausunnosta myös silloin, kun suoritus on hyväksytty.

Kohta 6.3: Kohdassa on annettu tarkastuslentäjälle oikeus tehdä tarkastettavan lupakirjaan merkintä kelpuutuksen voimassaolon jatkamisesta tai uusimisesta, eikä sitä varten tarvitse enää esittää hakemusta viranomaiselle. Muutos vastaa EU-sääntelyä. Suoritus on varmennettava paitsi tarkastuslentäjän nimikirjoituksella, myös lupakirjanumerolla. Kaikkien kelpuutuksen voimassaolon jatkamisen tai uusimisen edellytysten täyttymisellä tarkoitetaan sitä, että tarkastuslennon lisäksi myös esimerkiksi vaadittu kertauskoulutus on suoritettu ja mahdolliset kokemusvaatimukset täyttyvät.

Kohta 6.4: Kohta on yhdenmukaistettu lentomiestöasetuksen vaatimusten kanssa. Asetuksen liitteen I kohdan FCL.1030 c) mukaan tarkastuslentäjän on säilytettävä lentokokeita, tarkastuslentoja ja pätevyyden arviointeja koskevat tiedot ja tulokset viisi vuotta (aiempi kansallinen vaatimus oli 36 kuukautta eli kolme vuotta). Traficom katsoo, että säilytysajan on selkeintä olla sama kuin vastaavissa EU-vaatimuksissa, sillä suuri osa tarkastuslentäjistä ottaa vastaan sekä EU-vaatimusten mukaisia että kansallisia tarkastuslentoja. Asiakirjojen toimittamisesta ilmailuviranomaiselle valvontatarkoituksia varten säädetään kohdassa FCL.1030 d).

Kohta 7, Tarkastuslentäjän esteellisyys: Kohta vastaa aiemman määräyksen TRG M1-6 kohtaa 3.3, mutta lisäksi on tarkennettu, minkä verran lentokoulutusta tarkastuslentäjä saa olla antanut tarkastettavalle ilman että hän tulee esteelliseksi. Mainittu 50 prosentin raja on peräisin purjekoneiden ja ilmapallojen uusien EU-vaatimusten kohdista SFCL.405 ja BFCL.405. Lentomiestöasetuksen liitteen I kohdassa FCL.1005 raja on edelleen 25 %, mutta viidenkymmenen prosentin on katsottu soveltuvan paremmin kansalliseen tarkastuslentotoimintaan sen pienimuotoisuuden vuoksi. Lentokokeeseen suosittaneen henkilön esteellisyys mainitaan lentomiestöasetuksen liitteen I kohdassa FCL.1005.

Muiden esteellisyyden aiheuttavien seikkojen osalta viitataan aiemman oikeudenkäymiskaaren (1734/4) 13 luvun (tuomarin esteellisyys) sijasta hallintolain (434/2003) 28 §:ään (virkamiehen esteellisyys). Virkamiehen esteellisyyttä koskevat säännökset ovat tiiviimmät ja selkeämmät, eivätkä sisällä tarkastuslentäjän tehtäviin soveltumattomia seikkoja. Viittauksen muutos ei ole tuonut muutoksia esteellisyysperusteisiin sinänsä, vaan tarkastuslentäjän esteellisyyden voi edelleen aiheuttaa esimerkiksi läheinen suhde tarkastettavaan, palvelussuhde, odotettavissa oleva erityinen hyöty tai vahinko tarkastuslentäjälle itselleen tai hänen läheiselleen

⁴ Lentomiestöasetuksen liitteen I lisäys 9: "Usean ohjaajan ja yhden ohjaajan vaativien suorituskykyisten lentokoneiden osalta hakijan on läpäistävä kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen tai uusitun tarkastuslennon jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen, vaikka hän olisi läpäissyt kyseisen kohdan aiemmalla kerralla."

tai se, että luottamus tarkastuslentäjän puolueettomuuteen muusta erityisestä syystä vaarantuisi.

Kohta 8, Poikkeukset: Poikkeuskohtaa on selvennetty maininnalla yleisestä poikkeusperusteesta; poikkeus voidaan tilanteen niin vaatiessa myöntää myös muusta perustellusta syystä, jos määräyksen vaatimuksia vastaava turvallisuustaso ja niitä vastaavat lupakirjan tai kelpuutuksen haltijan tiedot ja taidot voidaan Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan varmistaa muulla tavoin. Poikkeusmahdollisuus ei aiempaan määräykseen verrattuna kuitenkaan laajene, koska aiemmassakin määräyksessä poikkeusperusteiden luettelo ei ollut tyhjentävä vaan esimerkinomainen.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys annetaan 6.10.2020 ja 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 Traficomin ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla, sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä kohdennetusti tarkastuslentäjän valtuutuksen haltijoille.

LIITTEET:

Kommenttikooste