

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. lentomiehistöasetuksessa¹ ja erityisesti sen liitteen I (FCL) lisäyksessä 9. Nämä 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, määrittää EASA-perusasetuksen liitteessä I. Lisäksi EU-sääntelyn ulkopuolelle jäävät sellaiset ilma-alukset, joiden osalta mahdollisesti 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. Myös kansallisia yksityis-, ansio- ja liikennelentäjän lupakirjoja ja niihin liittyviä kelpuutuksia koskeviin tarkastuslentoihin sovelletaan määräyksen mukaan lähtökohtaisesti kuitenkin EU:n lentomiehistöasetuksen mukaisia vaatimuksia, ellei asiasta erikseen toisin mainita tai myönnetä poikkeusta määräyksen kohdan 8 mukaan.

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 uudelleenmuotoiluja, joista sisältöön vaikuttavat kuvataan jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa. Useimmat muutokset johtuvat siitä, että kumottavasta määräyksestä TRG M1-5 on siirretty määräykseen TRG M1-6 ne kohdat, jotka edelleen katsotaan tarpeellisiksi säilyttää kansallisessa määräyksessä.

¹ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä 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)

Muutetun määräyksen säädösperustana ovat ilmailulain (864/2014) 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 valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 3.10.2018 julkaistulla määräyshankepää-töksellä. Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa (ennen 1.1.2019 Liikenteen turvallisuusvirastossa) virkatyönä. Määräysvalmistelu keskeytettiin ke-väällä 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 uudistus mää-räykseen PEL M2-16, johon siirrettiin TRG M1-6:sta tarkastuslentäjiä koskevat vaa-timukset.

Määräyksestä järjestettiin noin kahden viikon mittainen sisäinen lausuntokierros ja sen jälkeen sidosryhmien kuulemiseksi ulkoinen lausuntokierros, jonka pituus on viisi viikkoa.

Arvio määräyksen vaikutuksista

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

Toiseksi määräyksen TRG M1-6 sisältämät vaatimukset on saatettu yhdenmukaisik-si purjelentokoneiden ja ilmapallojen uusien EU-lupakirja-asetusten kanssa. Tässä yhteydessä vaatimukset ovat helpottuneet sikäli, että hyväksytysti suoritettun len-tokokeen tai tarkastuslennon voimassaoloaika on pidentynyt kolmesta kuukaudesta kuuteen. Jatkossa lentokokeen vastaanottaja saa olla antanut tarkastettavalle enin-tään 50 % lentokoulutuksesta aiemman 25 %:n sijasta, mikä helpottaa sopivan tarkastuslentäjän löytymistä pienimuotoisessa toiminnassa.

Toisaalta lentokokeen tai tarkastuslennon hyväksymisraja on EU-vaatimusten mu-kaisesti tiukentunut niin, että jatkossa jo yhden kohdan hylätty suoritus johtaa ko-ko osan hylkäämiseen (aiemmin osan hylkäämiseen johti kahden kohdan hylätty suoritus). Lisäksi tarkastuslentäjän on säilytettävä lentokokeiden ja tarkastuslento-jen tiedot ja tulokset viisi vuotta aiemman kolmen vuoden sijasta. Kansallisten tar-kastuslento-ohjelmien sijasta sovelletaan jatkossa lähtökohtaisesti EU-vaatimuksia, mutta poikkeusmahdollisuuden vuoksi ohjelmia voidaan edelleen räätälöidä tapaus-kohtaisesti esimerkiksi historiallisille ilma-aluksille. Viranomaiselle määräysmuutos aiheuttaa tarpeen päivittää kansallisia tarkastuslentolomakkeita.

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 koh-

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/358, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2020, täytäntöönpano-asetuksen (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)

tia 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, jos tällainen poikkeusmahdollisuus otetaan Suomessa ilmailulainsäädännön muutoksella käyttöön. Näitä ovat tyyppihyväksymättömät yksi- tai kaksipaikkaiset, enintään 600 kg painavat maalentokoneet ja enintään 650 kg painavat vesilentokoneet, joiden sakkausnopeus on enintään 45 solmua, sekä vastavasti enintään 600/650 kg painavat helikopterit ja enintään 600 kg painavat purje- ja moottoripurjelentokoneet.

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 hinauslentokelpuutukset).

Kohta 3.2.2: Lisätty luetteloon kertauskoulutustodistus, 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 tai 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 hyväksytyen suorituksen 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 lisäistuun (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.

Kohta 5.6.1: Kohtaan on lisätty maininta, jonka mukaan kansallisia yksityis-, ansio- ja liikennelentäjän lupakirjoja koskevilla tarkastuslennoilla 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 selvyuden vuoksi sana *pakolliset* kohdat.

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. Tarpeen mukaan 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 jo 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 liikenne-

nelentäjän lupakirjoja koskevilla tarkastuslennoilla on kuitenkin lähtökohtaisesti noudatettava EU:n lentomiehistöasetuksen 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 lentokokeiden 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 lentomiehistöasetuksen 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). 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. Lentomiehistöasetuksen 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 lentomiehistöasetuksen 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 esteellisyyserusteisiin sinänsä, vaan tarkastuslentäjän esteellisyyden voi edelleen aiheuttaa esimerkiksi läheinen suhde tarkastettavaan, palvelussuhde, odotettavissa oleva erityinen hyöty tai vahinko tarkastuslentäjälle itselleen tai hänen läheiselleen tai se, että luottamus tarkastuslentäjän puolueettomuuteen muusta erityisestä syystä vaarantuisi.

Kohta 8, Poikkeukset: Poikkeuskohtaa on selvennetty maininnalla yleisestä poikkeuserusteesta; poikkeus voidaan tilanteen niin vaatiessa myöntää myös muusta

⁴ Lentomiehistöasetuksen 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.”

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 on tarkoitus antaa kesällä 2020.

Määräyksestä viestiminen

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

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)