

## **PEL M1-4: Lentolupakirjoja koskevia yleisiä määräyksiä**

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

Määräys sisältää kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvia lentolupakirjoja koskevat yleisen tason vaatimukset esimerkiksi lupakirjojen voimassaolosta ja uusimisesta, hakemusmenettelyistä ja ulkomaisten lupakirjojen validoinnista. Aikaisempi vuonna 1999 julkaistu määräys on vanhentunut, koska osa lupakirjoista on siirtynyt EU-sääntelyn alaisuuteen, suomalaisiin lupakirjoihin ei enää sovelleta JAR-FCL-vaatimuksia ja aiemmassa määräyksessä viitattu neuvoston direktiivi on kumottu. Tässä määräyshankkeessa päivitetään määräys PEL M1-4 ajan tasalle. Samalla siihen yhdistetään määräys PEL M1-5, Vanhentuneen kansallisen lupakirjan tai kelpuutuksen uudistaminen, jonka vaatimukset myös ajantasaistetaan.<sup>1</sup>

Määräyshankkeen yhteydessä kumotaan lisäksi kansalliset kelpuutusmääräykset PEL M2-7 vesilentokelpuutuksesta ja PEL M2-10 yölentokelpuutuksesta. Näiden osalta siirrytään soveltamaan EU-sääntelyä, jota koulutusorganisaatiot käytännössä ovat jo kelpuutusten koulutusohjelmissaan noudattaneet. Sen sijaan kansallinen määräys PEL M2-6 hinauslentäjän kelpuutuksesta katsotaan edelleen tarpeelliseksi säilyttää, sillä hinauslennoilla käytetään paljon EU-sääntelyn ulkopuolelle jäävää lentokalustoa, kuten experimental-koneita.

Lentokoneiden ja helikopterien lentolupakirjoihin sovelletaan lähtökohtaisesti EU-sääntelyä eli ns. EASA-asetusta<sup>2</sup> ja lentomiestöasetusta<sup>3</sup>. EASA-asetuksen liite I jättää kuitenkin säännösten soveltamisalan ulkopuolelle muun muassa historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset, harrasterakenteiset ja experimental-ilma-alukset, ultrakevytlentokoneet ja autogiroit. Lisäksi lentomiestöasetuksen 12 artiklan mukainen siirtymäaika antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden lykätä EU-vaatimusten käyttöönottoa purjelentokoneiden ja ilmapallojen lupakirjojen osalta 8.4.2020 asti, ja Suomessa tämä mahdollisuus on otettu käyttöön ilmailumääräyksellä GEN M1-9. Näiden ilma-alusten lentolupakirjoja varten tarvitaan näin ollen edelleen kansalliset määräykset. Eräät määräyksen kohdat kuitenkin soveltuvat myös EASA-vaatimusten mukaisesti lupakirjoihin, sillä EU-asetuksissa jätetään esimerkiksi lentopäiväkirjan pitämistä koskevat vaatimukset kansallisen viranomaisen toimivaltaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa muutetun määräyksen ilmailulain (864/2014) 47 §:n nojalla, jonka mukaan virasto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin nor-

<sup>1</sup> Vanhentuneeksi on todettu myös 9.5.2007 annettu määräys PEL M1-1, Ohjaamomiestöä koskevien yhteiseurooppalaisten lupakirja- ja koulutusvaatimusten JAR-FCL 1, 2 ja 3 voimaantulo Suomessa. Määräystä ei kuitenkaan päivitetä tässä yhteydessä, vaan se on tarkoitus kumota keväällä 2019, kun lentomiestöasetuksessa 1178/2011 säädetyt siirtymäajat JAR-FCL-vaatimusten soveltamiselle koulutusorganisaatioihin päättyvät.

<sup>2</sup> 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)

<sup>3</sup> 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)

meihin perustuvia tarkempia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista.

## Määräyksen valmistelu

Määräyshanke on käynnistetty 23.6.2014 julkaistulla määräyshankepäätöksellä, mutta EU-vaatimusten käyttöönoton edelleen lykkääntyessä tiettyjen lupien osalta valmistelu oli tauolla kevääseen 2018 asti. Määräys on valmisteltu Liikenteen turvallisuusvirastossa virkatyönä, johon osallistui ilmailun henkilölupien ja säädöspalvelun asiantuntijoita. Määräyksestä järjestettiin kahden viikon mittainen sisäinen lausuntokierros ja sen jälkeen sidosryhmien kuulemiseksi ulkoinen lausuntokierros, jonka pituus oli kesälomakauden huomioon ottamiseksi kuusi viikkoa. Ulkoisia lausuntoja määräyslunnonkseen ei saatu.

## Arvio määräyksen vaikutuksista

Vanhentuneiden määräysten ajantasaistaminen ja yhdistäminen selkeyttää sääntelyä sekä viranomaisen että asiakkaiden näkökulmasta. Viranomaisen ja koulutusorganisaatioiden järjestämien teoriakokeiden tarve hieman vähenee, kun niiden sijasta voidaan lupakirjaa uusittaessa suorittaa tarkastuslentäjän pitämä suullinen kuu-  
lustelu.

Lisäksi nykyisessä määräyksessä olevat yksityiskohtaiset ohjeet lupien hakemisesta siirretään ilmailuohjeeseen PEL T1-1 ja Trafín verkkosivuille, mikä osaltaan palvelee sääntelyn keventämisen tavoitetta. Muutoksella ei kuitenkaan katsota olevan mainittavia toiminnallisia tai taloudellisia vaikutuksia Liikenteen turvallisuusviraston toimintaan lupaviranomaisena tai asiakkaiden toimintaan, sillä lupamenettelyt eivät oleellisesti muutu.

Määräyksen uusimisella parannetaan ilmailun liikenneturvallisuutta välillisesti saatamalla lupakirjamääräys linjaan voimassa olevan kansallisen ja EU:n ilmailulainsäädännön kanssa. Samalla vähennetään päällekkäistä ja tarpeetonta sääntelyä. Määräyksessä myös yksityis- ja harrastelentäjille annettu mahdollisuus pitää lentopäiväkirjaa sähköisesti edistää digitalisaation tavoitetta. Määräyksen uusimisen aikana on koetettu kartoittaa ja purkaa mahdollisia esteitä kokonaan sähköisten henkilölupien myöhemmälle käyttönotolle.

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

## Yksityiskohtaiset perustelut

*Määräyksen otsikko:* Koska lennontiedottajan ja huolto- ja harrastemekaanikon lupakirjoista on annettu kattavat erilliset määräykset ANS M1-7 ja PEL M3-4, ja lennonjohtajien lupakirjoja koskee asetus (EU) 2015/340, kansallisesti on tarvetta säätää enää tietyistä lentolupakirjoista eikä ilmailulupakirjoista yleisesti. Koska suurin osa lentolupakirjoista kuuluu nykyisin EU-säädösten soveltamisalaan, uusi määräys koskee lähinnä kansallisen sääntelyn piiriin jääviä lupakirjoja. Eräät määräyksen kohdat kuitenkin soveltuvat myös EASA-vaatimusten mukaisesti lupakirjoihin ja täydentävät EU-sääntelyä siltä osin kuin asetuksissa erikseen sallitaan.

*Kohta 1, Soveltamisala:* Määräyksen soveltamisalaa on tarkennettu niin, että se koskee kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvia ja siten EU-asetusten soveltamisalan ulkopuolelle jääviä lupakirjoja. Määräys ei koske miehittämättömien ilma-alusten käyttöä, josta on annettu erillinen määräys OPS M1-32, eikä Rajavartiolaitoksen ilmailua, josta on annettu erillinen määräys GEN M1-12.

EU-sääntelyssä kuitenkin jätetään tiettyjä asioita edelleen kansallisten ilmailuviranomaisten määräysvaltaan. Lentomiehistöasetuksen kohdan FCL.015 mukaan lentolupakirjan ja siihen liittyvien kelpuutusten ja valtuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista koskeva hakemus on jätettävä toimivaltaiselle viranomaiselle kyseisen viranomaisen määräämässä muodossa ja sen määräämällä ta-

valla. Saman asetuksen kohdassa FCL.050 säädetään, että lentäjän on pidettävä luotettavasti kirjaa kaikista lennetyistä lennoista toimivaltaisen viranomaisen määräämässä muodossa ja sen määräämällä tavalla. Näiden lupakirjan hakemista ja lentopäiväkirjan pitämistä koskevien vaatimusten soveltuminen myös muutoin EU-sääntelyn alaisiin lupakirjoihin mainitaan määräyksen kohdassa 1.2.

*Kohta 2, Ilma-alusryhmät:* Ilma-alusryhmien jaottelu ei ole muuttunut. Lupakirja myönnetään edelleen erikseen kutakin ilma-alusryhmää varten, ja vaadittava lentoaika on yleensä oltava lennetty saman ryhmän ilma-aluksella kuin se, jota varten lupakirjaa tai kelpuutusta haetaan.

*Kohta 3, Lupakirjojen ja kelpuutusten vaatimukset, oikeudet ja ehdot:* Kansallisia yksityislentäjän, ansiolentäjän ja liikennelentäjän lupakirjoja koskeneet määräykset on kumottu vuonna 2002 näiden siirryttyä JAR-sääntelyn piiriin. Nykyinen EASA-asetuksen liite I sulkee kuitenkin asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle mm. historialliset ilma-alukset ja entiset sotilasilma-alukset, joten näitä varten tarvitaan kansallista sääntelyä. Määräystä valmisteltaessa pidettiin tarkoituksenmukaisena, että myös näihin kansallisiin lentolupakirjoihin sovellettaisiin lähtökohtaisesti EU:n lentomiestöasetuksen säännöksiä. Määräyksen kohta 9 antaa tarvittaessa mahdollisuuden kansallisesti myönnettäviin poikkeuksiin. Muista kansallisista lupakirjoista ja kelpuutuksista on olemassa erilliset ilmailumääräykset.

*Kohta 4, Lupakirjojen ja kelpuutusten voimassaolo ja oikeuksien käyttäminen:* Lääketieteellistä kelpoisuustodistusta koskeva vaatimus on siirretty lupakirjan oikeuksien käytön perusedellytyksenä tämän kohdan alkuun. Lääketieteellisiin kelpoisuustodistuksiin sovelletaan uuden määräyksen mukaan lentomiestöasetuksen liitteen IV säännöksiä, jotka vastaavat sisällöltään aiemmassa määräyksessä esitettyjä vaatimuksia. Hakemusmenettelyistä annetaan ohjeet erikseen. Lupakirjan voimassaoloa, uudelleenkirjoittamista ja oikeuksien käyttöä koskevat vaatimukset ovat muilta osin ennallaan.

*Kohta 5, Lupakirjan ja kelpuutusten hakeminen:* Kohdasta on poistettu yksityiskohdalliset ohjeet hakemusmenettelyistä. Hakuohjeet annetaan jatkossa ilmailuohjeessa PEL T1-1 sekä Trafín verkkosivuilla. Koska lentomiestöasetuksen kohdan FCL.015 mukaan hakumenettelystä määrää kansallinen viranomainen, tämä kohta koskee myös EU-sääntelyn piiriin kuuluvia suomalaisia lupakirjoja.

*Kohta 6, Lupakirjan tai kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen ja uusiminen:* Kohdasta on siirretty vanhentuneen lupakirjan tai kelpuutuksen uusimista koskevat vaatimukset määräyksestä PEL M1-5 siinä jo aiemmin esitettyjen voimassaolon jatkamista koskevien vaatimusten lisäksi. Enintään 2 vuotta sitten vanhentuneet lupakirjat uusitaan edelleen lupakirjan uudelleenkirjoittamista koskevien vaatimusten mukaisesti. Muut lupakirjan uusimista koskevat vaatimukset ovat uudessa määräyksessä hieman keventyneet, sillä ilmailuviranomaisen teoriakokeiden sijasta mahdollistetaan myös tarkastuslentäjän suullinen kuulustelu. 2 – 5 vuotta sitten vanhentuneen lupakirjan uusimiseksi on suoritettava tarkastuslento sekä tarkastuslentäjän pitämä kuulustelu ilmailun säädöksistä, ja yli 5 vuotta sitten vanhentuneen lupakirjan uusimiseksi on suoritettava tarkastuslennon lisäksi joko teoriakoe tai tarkastuslentäjän suullinen kuulustelu kaikissa teoriakokeen oppiaineissa. Vanhentuneiden kelpuutusten osalta viitataan kyseistä kelpuutusta koskeviin kansallisiin määräyksiin tai, jos sellaista ei ole, lentomiestöasetukseen.

*Kohta 7, Ulkomaiset lentolupakirjat:* Kohdasta on poistettu JAR-FCL-vaatimusten mukaisesti myönnetty lentolupakirjat, joita ei enää ole voimassa. Kaikkien Euroopan talousalueen jäsenmaiden ja Sveitsin myöntämät kansalliset lentolupakirjat hyväksytään samoin ehdoin kuin Euroopan unionin jäsenvaltioiden. Muiden valtioiden myöntämien kansallisten lentolupakirjojen hyväksymisen edellytykset ovat ennallaan.

*Kohta 8, Lentopäiväkirja:* Kohdassa annetaan mahdollisuus sähköisen lentopäiväkirjan pitämiseen kaikille lentäjille, kun se aiemman määräyksen mukaan oli sallittua vain lentoyrityksille. Lentoajan laskemisen osalta viitataan lentomiestöasetuksen liitteen I kohtaan FCL.010, jossa määritellään lentoajan alkamisen ja päättymisen ajankohdat erikseen eri ilma-alusryhmille. Muilta osin lentopäiväkirjaa koskevat vaatimukset ovat samansisältöiset kuin aiemmassa määräyksessä. Koska lentomiestöasetuksen liitteen I kohdan FCL.050 mukaan lentopäiväkirjaa on pidettävä kansallisen viranomaisen määräämällä tavalla, tämä kohta koskee myös EU-sääntelyn piiriin kuuluvia lupakirjoja.

*Kohta 9, Poikkeukset:* Kohdassa säilytetään ilmailuviranomaisen mahdollisuus myöntää määräyksen vaatimuksista poikkeuksia, jotka voivat olla tarpeen esimerkiksi lentomiestöasetuksen vaatimusten mukauttamiseksi kansallisen sääntelyn piiriin kuuluviin historiallisten ilma-alusten lentolupakirjoihin. Poikkeukset ovat kuitenkin aina määräaikaista.

## **Määräyksen aikataulu**

Uudistettu määräys annetaan 5.9.2018 ja se tulee voimaan 7.9.2018.

## **Määräyksestä viestiminen**

Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja Trafín ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla, sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä kohdennetusti kansallisia lupakirjoja ja kelpuutuksia varten koulutusta antavien organisaatioiden vastuhenkilöille.