

## **PEL M3-4: Ilma-alushuoltajan ja lentokelpoisuustarkastajan kansalliset vaatimukset**

### **Määräyksen tausta ja säädöserusta**

Lentokelpoisuuden tarkastustodistusten myöntämistä ja uudistamista koskevaa ilmailulain (864/2014) 40 §:ää on 31. joulukuuta 2021 alkaen muutettu siten, että todistuksen voi antaa paitsi Liikenne- ja viestintävirasto itse, myös sen valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja. Lentokelpoisuustarkastajaksi voidaan valtuuttaa lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, huolto-organisaatio tai muu koti- tai ulkomainen asiantuntija, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Lainsäädännön muutoksen johdosta valmistellaan tarvittavia muutoksia myös määräykseen AIR M16-1, Kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuusvalvonta. Sen mukaisesti määrävälein tehtäviä lentokelpoisuustarkastuksia suorittamaan voitaisiin valtuuttaa myös yksittäinen huoltomekaanikon tai harrastemekaanikon lupakirjan haltija. Tämä edellyttää muutoksia määräyksen PEL M3-4 lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksia koskevaan kohtaan. Lisäksi määräykseen on tehty muita tarkennuksia ja selvennyksiä, joista vaatimusten sisältöön vaikuttavat eritellään tarkemmin jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Tämä määräys koskee sellaisen huoltohenkilöstön ja lentokelpoisuustarkastajien kelpoisuusvaatimuksia, jotka huoltavat tai tarkastavat kansallisen sääntelyn alaisia ilma-aluksia. Näitä ovat EASA-asetuksen<sup>1</sup> liitteessä I tarkoitetut ilma-alukset sekä sellaiset ultrakevyet ilma-alukset, joiden osalta on otettu käyttöön EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa sallittu kansallinen poikkeus eli ultrakevyiden ilma-alusten painorajan nosto. EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle ja siten kansallisen sääntelyn piiriin jäävät myös valtion ilma-alukset. Niitä varten on kuitenkin annettu erillinen määräys GEN M1-12, Rajavartiolaitoksen ilmailu. Muilla valtion toimijoilla ei Suomessa ole käytössään miehitettyjä ilma-aluksia.

Lentokelpoisuustarkastajan valtuutusta koskevat vaatimukset on päivitetty vastaamaan niitä oikeuksia, jotka ilmailulain 40 §:n sekä valmisteilla olevan määräyksen AIR M16-1 muutoksen mukaan voidaan antaa yksittäiselle huoltomekaanikolle ja harrastemekaanikolle lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen antamiseen. Lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen voimassaoloaika on myös pidennetty niin, että se olisi voimassa viisi vuotta aiemman kahden vuoden sijasta, mikä on sama voimassaoloaika kuin EU:n huoltotoiminta-asetuksen<sup>2</sup> osan ML mukaisella valtuutuksella. Harrastemekaanikon koulutusvaatimuksia ehdotetaan muutettaviksi niin, että ne perustuisivat tuntimäärien sijasta suoritettaviin oppiainemoduuleihin, samoin kuin EU:n Part66-vaatimuksissa.

Muutetun määräyksen säädöserustana on ensinnäkin ilmailulain 40 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä lentokelpoisuustar-

<sup>1</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. 1–122)

<sup>2</sup> Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1–194)

kastajien valtuuttamisesta sekä tarpeellisesta ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista. Toiseksi määräys perustuu ilmailulain 42 §:ään, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä suunnittelijan, valmistajan ja huoltajan henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta sekä ammattitaidon toteamiseksi vaadittavista kokeista ja todistuksista.

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. Ilmailurikkomuksia koskevan ilmailulain 178 §:n perusteella on rangaistavaa mm. sellaisen työn tekeminen ilman hyväksyntää, johon lain 42 §:n mukaan vaaditaan hyväksyntä. Näistä rikkomuksista on seuraamuksena sakko, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Henkilölupiin sovellettavista hallinnollisista seuraamuksista säädetään ilmailulain 14 luvussa. Niihin kuuluvat huomautus tai varoitus taikka viime kädessä luvan rajoittaminen tai peruutus.

## Määräyksen valmistelu

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Hankepäättös määräyksen PEL M3-4 muuttamisesta julkaistiin alun perin jo alkuvuodesta 2017. Silloisen ilmailulain perusteella lentokelpoisuustarkastusten siirtäminen muun kuin viranomaisen tehtäväksi ei kuitenkaan ollut mahdollista, joten tämän määräyksen muuttamisen taustalla vaikuttanut määräyksen AIR M16-1 muutos viivästyi. Määräyshanke AIR M16-1 käynnistettiin uudelleen tammikuussa 2022 ja PEL M3-4 maaliskuussa 2022.

Määräysluonnoksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin viiden viikon pituinen lausuntokierros, jonka aikana luonnosta on mahdollista kommentoida myös viraston sisäisesti. Lausuntokierros järjestetään samanaikaisesti määräyksen AIR M16-1 muutosta koskevan lausuntokierroksen kanssa.

## Lausuntopalaute

*(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)*

## Arvio määräyksen vaikutuksista

Lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen voimassaoloaika on tarkoitus pidentää kahdesta vuodesta viiteen, jotta vaatimus olisi linjassa EU:n huoltotoimintaasetuksen vaatimusten kanssa. Kansallisten ilma-alusten tarkastajavaltuuksille ei ole tarkoituksenmukaista asettaa EU-vaatimuksia lyhyempää voimassaoloaika. Pidentäminen vähentäisi valtuutuksen uusimisesta huoltomekaniikoille ja harrastemekaniikoille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa sekä kustannuksia. Valtuutuksen uusimisesta peritään nykyisen maksuasetuksen<sup>3</sup> mukaisesti 50 euron maksu, joka siis jatkossa tulisi suorittaa kahden vuoden sijasta vasta viiden vuoden välein. Tämä vähentäisi viranomaisen maksuista saamia tuloja vastaavasti.

Jatkossa valtuutuksen voimassa pitämiseen vaadittaisiin kaksi tarkastusta viiden vuoden aikana, kun aiemman määräyksen mukaan vaadittiin yksi tarkastus kahden vuoden voimassaoloajaksolla. Valtuutuksen voimassa pitäminen siis helpottuisi hieinan. Kansallisen lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen haltijoita on tällä hetkellä Suomessa vajaa 30 (24 valtuutettua henkilöä sekä 3 organisaatiota, joissa on muutama lentokelpoisuuden tarkastaja).

<sup>3</sup> Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista (1168/2023)

Näyttötyön arvioinnista Traficom perii nykyisen maksuasetuksen mukaisesti 200 euron kertamaksun. Tämä maksu tulisi niiden henkilöiden tai organisaatioiden maksettavaksi, jotka haluavat tulla valtuutetuiksi tekemään lentokelpoisuustarkastuksia ja antamaan niistä todistuksia Traficomien puolesta. Maksu näyttötyön arvioinnista perittäisiin myös, jos vaatimus vähintään kahdesta lentokelpoisuustarkastuksesta viiden vuoden kuluessa ei täyty. Vastaava menettely on jo aiemmin ollut käytössä EU-sääntelyn alaisten ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksissa. Uusien kansallisten lentokelpoisuustarkastajien valtuuttaminen sekä mahdolliset vanhentuneiden valtuutusten uusinnat voisivat tältä osin hieman lisätä Traficomien maksutuloja, riippuen siitä, missä määrin harraste- tai huoltomekaanikot sekä huolto-organisaatiot ovat halukkaita hankkimaan tarkastajan valtuutuksia.

Vastaavasti valtuutetut lentokelpoisuuden tarkastajat saisivat tarkastuksista perittävät maksut suoraan itselleen ja määrittäisivät niiden hinnan. Traficom on nykyisellään perinyt lentokelpoisuustarkastuksista 400 euron maksun, joita jatkossa perittäisiin vain viraston itsensä suorittamista tarkastuksista eli esim. ilma-aluksen ensimmäisestä lentokelpoisuustarkastuksesta tai suuren muutostyön jälkeen. Tämä puolestaan vähentäisi viraston tuloja riippuen siitä, miten paljon uusien tarkastajan valtuutusten hankkimiseen on halukkuutta ja sopivia hakijoita.

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämisestä suositusraporttiin perustuen Traficom on perinyt enintään 2000 kg painoisista ilma-aluksista 50 euron maksun ja yli 2000 kg painoisista 250 euron maksun. Kun entistä useammat henkilöt ja organisaatiot valtuutettaisiin suoraan myöntämään lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia, Traficomien tulot suositusraportin perusteella myönnettävistä tarkastustodistuksista hieman vähenisivät. Valtaosa kansallisen sääntelyn alaisista ilma-aluksista on alle 2000 kilon painoisia.

Harrastemekaanikolta vaadittavaa tietoa ja kokemusta koskevista kohdista 4.1.2 ja 4.1.3 on poistettu tuntimääräiset koulutusvaatimukset. Jatkossa koulutusvaatimukset perustuisivat suoritettaviin oppiainemoduuleihin, ja kokemusta arvioitaisiin henkilön suorittamien tehtävien perusteella. Lähestymistapa on sama kuin EU:n huolto-toiminta-asetuksen osan 66 vaatimuksissa. Uudessa arviointitavassa koulutettavat asiat olisi moduuleissa määritelty entistä tarkemmin, mikä selkeyttää vaadittavaa koulutusta.

Määräysmuutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

## Yksityiskohtaiset perustelut

*Määräyksen otsikko:* Otsikkoa on tarkennettu sen selventämiseksi, että määräys koskee ilma-alusten huoltohenkilöstön lisäksi myös lentokelpoisuuden tarkastajia.

*Kohta 1, Soveltamisala:* Tämä määräys koskee sellaisten ilma-alusten huoltohenkilöstön ja lentokelpoisuustarkastajien vaatimuksia, jotka suljetaan EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle sen liitteessä I. 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. Samoin EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ne ilma-alukset, jotka on otettu kansallisen sääntelyn piiriin asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisesti (ns. ultrakevyiden ilma-alusten painorajan nosto). Tähän luokkaan kuuluvat 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.

Soveltamisalakohdassa on päivitetty viittaus ilmailulakiin sen osalta, mihin ilma-aluksiin lentokelpoisuutta ja huoltoa koskevia vaatimuksia ei sovelleta. Nykyisessä

ilmailulaissa asiasta säädetään 9 §:n 2 momentissa. Sen mukaan ilmailulain 2–4 ja 7 luvun säännöksiä ei sovelleta 1) painopistehjattuihin ultrakevyisiin lentokoneisiin ja moottoroituihin laskuvarjoihin, 2) liitimiin, joiden rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa, eikä 3) muihin ilma-aluksiin, joiden rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa. Tällaisia ilma-aluksia varten on annettu erillinen määräys OPS M2-9, Liitimet.

Kohtaan on lisätty maininta siitä, ettei määräystä sovelleta Rajavartiolaitoksen ilma-aluksiin, vaan Rajavartiolaitoksen ilmailusta on annettu erillinen määräys GEN M1-12. Ilmailulain 40 §:n mukaan Rajavartiolaitoksen käytössä olevien ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastaa ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukset myöntää tai uudistaa joko Liikenne- ja viestintävirasto tai Rajavartiolaitos viraston valtuuttamana. Rajavartiolaitoksen ilmailua koskevan määräyksen GEN M1-12 mukaan Rajavartiolaitoksen ilmailuvälineiden lentokelpoisuutta, huoltoa ja hyväksyntää varten vaadittaviin tarkastuksiin ja kokeisiin sovelletaan vastaavia vaatimuksia kuin EU:n huoltotoiminta-asetuksessa (1321/2014) ja lentokelpoisuusasetuksessa (748/2012). Rajavartiolaitoksen ilma-alukset ovat EASA-tyyppihyväksytyjä, joten niiden huoltohenkilöstöllä on EU:n huoltotoiminta-asetuksen mukaiset lupakirjat ja kelpuutukset.

Soveltamisalakohdassa tarkennetaan myös, ettei määräystä sovelleta miehittämättömiin ilma-aluksiin. Niistä on annettu EU-asetukset 2019/945 ja 2019/947 sekä valtion ilmailun osalta kansallinen ilmailumääräys OPS M1-35.

*Kohta 2, Määritelmät:* EASA-asetuksen määritelmä on päivitetty koskemaan uudistettua EASA-asetusta (EU) 2018/1139 ja huoltotoiminta-asetuksen määritelmä uudistettua asetusta (EU) 1321/2014.

'ICAO:n käsikirjan' määritelmästä on poistettu tarkemmat ohjeet käsikirjan saatavuudesta, koska ICAO:n julkaisujärjestelmää ei ole tarkoituksenmukaista kuvata yksityiskohtaisesti itse määritelmässä. ICAO:n julkaisut ovat maksullisia, ja niitä on mahdollista tilata englanninkielisinä ICAO:n verkkosivuston kautta ([store.icao.int](http://store.icao.int)). Liikenne- ja viestintävirasto antaa kuitenkin näistä julkaisuista pyydettyä tietoa suomeksi ja ruotsiksi.

'Ilma-alusryhmän' määritelmää on tarkennettu EU:n lentomiehistöasetuksen 1178/2011 mukaiseksi. 'Kansallisen ilma-aluksen' määritelmä on muutettu siten, ettei enää viitata nimenomaisesti EASA-asetuksen kohtiin (viittaukset vanhentuneet) vaan yleisesti EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jääviin ilma-aluksiin. Vastaava muutos on tehty myös 'luvan ilmailuun' määritelmään.

'Lentokelpoisuustarkastajan' määritelmästä on poistettu maininta suositusraporttien antamisesta. Määräyksessä AIR M16-1 määrätään erikseen, missä tilanteissa lentokelpoisuustarkastaja voi suoraan antaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen ja milloin taas suositusraportin. Myös 'suositusraportin' määritelmä on määräyksessä AIR M16-1.

'Omistajahuoltajan', 'peruskorjauksen' sekä 'suuren muutostyön' määritelmät ovat määräyksessä AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden hallinta- ja muutostyövaatimukset.

*Kohta 3, Huoltomekaanikko:* Kohtaan 3.2.2 c) on lisätty tarkennus, että ilmalaivoilla ei tarkoiteta kuumailmalaivoja. Kuumailmalaivat luetaan kuuluviksi samaan luokkaan kuin kuumailmapallot kohdan 4.2.2 a) sekä EU:n lentomiehistöasetuksen 1178/2011 määritelmän mukaisesti. Kohdasta 3.2.3 on poistettu viittaus kohtaan 4.2.2 f) (ent. 3.2.2 f) radio- ja suunnistuslaitteiden asennuksista, koska oikeudet radio- ja suunnistuslaitteiden asennuksiin sisältyvät ICAO-lupakirjaan ilman erillisiä merkintöjä.

*Kohta 4, Harrastemekaanikko:* Kohdasta 4.1.2 (ent. 3.1.2) on poistettu vaatimus, jonka mukaan harrastemekaanikon lupakirjan hakijan olisi osoitettava riittävä tie-

tämys kohdan 3.1.2 (ent. 2.1.2) mukaisista oppiaineista, koska harrastemekaanikon ei tarvitse hallita kaikkia siinä lueteltuja oppiaineita. Lisäksi on poistettu tuntimääräiset koulutusvaatimukset, ja niiden sijaan määräykseen on lisätty liite 1, jossa esitetään vaadittavat oppiainemoduulit. Tarkemmin oppiainemoduulien sisältö ja vaatimustasot on tarkoitus määritellä myöhemmin julkaistavassa ilmailuohjeessa.

Koulutuksen sijasta vastaavat tiedot voidaan osoittaa myös pelkästään koulutusorganisaation tai viranomaisen järjestämällä teoriakokeella. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi vastaavissa EASA-vaatimuksissa (huoltotoiminta-asetuksen liitteen III kohta 66.A.25 b) tarkoitettua itseopiskelua ja sen päätteeksi suoritettavaa teoriakoetta.

Radio- ja suunnistuslaitteiden sekä vastaavien sähkölaitteiden asennusta koskevat koulutusvaatimukset ovat kuitenkin ennallaan. Pelastuslaskuvarjon korjausta ja huoltoa, moottorityyppikelpuutusta ja hitsauskelpuutusta koskevasta koulutuksesta määrätään erikseen kohdassa 5.2.

Kohdassa 4.1.3 on tarkennettu, että huoltokokemuksesta enintään puolet voi koostua ilma-aluksen rakentamisesta, ja osaksi kokemusta voidaan laskea myös ilma-aluksen osan huoltaminen. Pelkästään ilma-aluksen rakentamisesta saadun kokemuksen perusteella ei siis voi saada harrastemekaanikon lupakirjaa. Hakijalla on oltava myös kokemusta ilma-aluksen vuositarkastuksista. Tämä voidaan osoittaa kyseisen ilma-alusluokan kelpoisuuden omaavan huoltomekaanikon tai harrastemekaanikon antamalla vahvistuksella siitä, minkä ilma-aluksen huoltoon hakija on osallistunut ja milloin.

Tuntimääräiset kokemusvaatimukset on tästäkin kohdasta poistettu. Käytännön kokemusta tarkastellaan jatkossa henkilön suorittamien tehtävien perusteella, ja sen mukaisesti merkitään myös lupakirjaan vaadittavat kelpuutukset. Osa kokemuksesta voi olla hankittu vaativien (complex) ilma-alusten huollosta. Tällaisen kokemuksen on kuitenkin oltava monipuolista, eikä pelkästään tietyn ilma-aluksen osan kuten esimerkiksi laskutelineen huoltoa. Pääosa kokemuksesta on oltava hankittu harrasterakenteisista tai yksinkertaisista ilma-aluksista. Kokemusvaatimukset eivät koske kohdissa 4.2.2 f) ja g) tarkoitettua radio- ja suunnistuslaitteiden asennusta tai laitehuoltoa.

Kohtaan on myös lisätty maininta siitä, että vähintään puolet hyväksi luettavasta huoltokokemuksesta on oltava hankittu 10 viimeksi kuluneen vuoden aikana. Näin varmistetaan, että vähintään osa kokemuksesta on suhteellisen viimeaikaista. Lisäksi osa huoltokokemuksesta on oltava määräyksen AIR M1-5 kohdan 2.4.3 mukaisten laajennettujen omistajahuoltajan oikeuksien käyttämisestä, mikä tarkoittaa käytännössä vuosihuoltoja.

Kohdasta 4.1.4 (ent. 3.1.4) a) 2) on poistettu maininta hyvityksistä lentäjän lupakirjan perusteella, sillä harrastelentäjien koulutuksessa ei tosiasiaa juuri käsitellä huoltotoimintaa koskevia säädöksiä tai esimerkiksi ihmisen suorituskykyä ja rajoituksia huoltotoiminnan kannalta. Alakohdassa a) 3) mainitaan keskiasteen huoltomekaanikon koulutus, joka tarkoittaa ammattikoulun tutkintoa, sekä alempi tai ylempi lentotekninen koulutus, joista alempi tarkoittaa ammattikorkeakoulututkintoa ja ylempi yliopistotason tutkintoa (diplomi-insinööri).

Kohdassa 4.1.5 viittaukset rakennuslupa on korvattu siten, että tietyn harrasterakenteisen ilma-aluksen huoltoa varten voidaan myöntää harrastemekaanikon lupakirja koneen rakentajalle tai sen rakentaneen yhdistyksen nimeämille henkilöille, koska rakennuslupaa ei nykyisen ilmailulain mukaan enää vaadita. Lupakirjan saadakseen hakijalla on oltava kyseisen ilma-aluksen rakentamisesta vähintään 500 tunnin kokemus. Rakentamiseen käytetty tuntimäärä todennetaan rakennuskertomuksen perusteella. Jos koneen MTOM on alle 2730 kg, hakijalla on oltava riittävät tiedot ilma-aluksen vuositarkastuksista. Tämä voidaan todentaa rakennustyön valvojan tai huoltomekaanikon kirjoittamalla todistuksella siitä, että hakija on saanut

koulutuksen vuositarkastusten suorittamisesta. Tätä painavamman ilma-aluksen osalta on täytettävä kohdassa 4.1.2 esitetyt teoriatietoja koskevat vaatimukset.

Kohdassa 4.2.2 helikopterin painoraja on nostettu 650 kiloon, joka on ultrakevyen helikopterin painoraja kellukevarustuksella. Sama muutos on tehty kohtaan 5.1.1.

Kohtaan 4.5 on vastaavasti rakennusluvan kopion esittämisen sijasta lisätty vaatimus, että harrastemekaanikon lupakirjaa hakevan on esitettävä selvitys rakentamiseen käyttämästään työtuntimäärästä. Lisäksi alakohdassa a) on tarkennettu, että lupakirjan myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle on esitettävä todistus kohdassa 4.1.4 a) vaaditusta ilma-aluksen huoltajakurssista tai sitä vastaavasta kurssista, tai vaihtoehtoisesti todistus teoriakokeen hyväksytystä suorituksesta. Kohdassa b) tarkoitettu työtodistus voi olla huoltomekaanikon tai hyväksytyen huolto-organisaation antama.

*Kohta 5, Erityiset kelpuutukset ja oikeudet:* Kumottavan määräyksen kohta 4.1.2 rullauskelpuutuksesta on poistettu. Rullauskelpuutuksista säädetään nykyisin EU:n lentotoiminta-asetuksen kohdassa NCO.GEN.115, Lentokoneiden rullaus. Ilmailumääräyksessä OPS M2-11 puolestaan määrätään, miltä osin lentotoimintaan kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla sovelletaan lentotoiminta-asetuksen liitettä VII (Osa NCO). Koska kyseisessä määräyksessä ei ole mainittu poikkeuksista kohdan NCO.GEN.115 soveltamiseen, sitä sovelletaan Suomessa sellaisenaan myös kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin. Näin ollen lentokoneella saa rullata lentopaikan kenttäalueella, jos henkilöllä on vaadittava lentolupakirja tai jos hän on lentotoiminnan harjoittajan nimeämä ja 1) koulutettu rullaamaan lentokonetta; 2) tarvittaessa koulutettu käyttämään radiopuhelinta; 3) saanut ohjeistuksen lentopaikan järjestelyistä, reiteistä, kylteistä, merkinnöistä, valoista, lennonjohdon merkeistä ja ohjeista, vakiosanannoista ja menetelmistä; ja 4) pystyy noudattamaan niitä toimintatapoja, joita lentokoneen turvallinen liikkuminen lentopaikalla edellyttää. Silloin kun ilma-alusta ei käytetä kaupalliseen lentotoimintaan, lentotoiminnan harjoittajaksi katsotaan ilma-aluksen rekisteriin merkitty omistaja.

Kohdassa 5.2.2 (ent. 4.2.2) pelastuslaskuvarjon huoltokelpuutusten osalta on todettu, että määräyksessä esitettyjen vaatimusten lisäksi on otettava huomioon ne vaatimukset, joita pelastuslaskuvarjon valmistaja mahdollisesti edellyttää. Huollossa on noudatettava valmistajan antamia huolto-ohjeita sekä toteutettava mahdollisten lentokelpoisuusmääräysten vaatimat toimenpiteet. Jotkut valmistajat edellyttävät, että laskuvarjon huoltaja on valmistajan erikseen valtuuttama.

Kohdassa 5.2.3 (ent. 4.2.3) hitsauskelpuutuksen pätevyystodistuksen osalta viittaus standardiin SFS-EN 287-1 on päivitetty viittaukseksi nykyisin noudatettavaan standardiin ISO 9606. Tämä on vähimmäisvaatimus, jonka lisäksi hyväksytään myös ilma-alusten hitsausta koskevan vaativamman standardin ISO 24394 mukainen kelpoisuus. Määräyksen AIR M1-5 kohdan 17.2 mukaan ilma-alusten, osien, laitteiden tai varusteiden lentoturvallisuuden kannalta olennaisia hitsauksia saa tehdä henkilö, jolla on ilma-alushitsaajan kelpuutus tai joka muutoin on viranomaisen tehtävään hyväksymä. Muut kuin lentoturvallisuuden kannalta olennaiset hitsaustyöt voi suorittaa myös tehtävään pätevä huoltomekaanikko tai hitsaaja, joka suorittaa hitsaustyön mekaanikon valvonnassa.

*Kumottavan määräyksen kohta 5, Omistajahuoltaja:* Kohta on poistettu, koska se on kumottu 22.12.2016 voimaan tulleella määräyksellä AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden hallinta- ja muutostyövaatimukset. Omistajahuoltajan oikeuksista ja vaatimuksista määrätään nykyisin määräyksen AIR M1-5 kohdassa 2.4.

*Kohta 7, Lentokelpoisuustarkastajan valtuutus:* Lentokelpoisuustarkastajan valtuutusta koskevat vaatimukset on päivitetty vastaamaan uudistetussa ilmailulain 40 §:ssä sekä valmisteilla olevassa määräyksen AIR M16-1 muutoksessa yksittäiselle huoltomekaanikolle ja harrastemekaanikolle annettavia oikeuksia. Ilmailulain 40

§:n mukaan lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntää tai uudistaa tekemänsä lentokelpoisuustarkastuksen perusteella Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja tai virasto itse. Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa lentokelpoisuustarkastajaksi lentokelpoisuuden hallintaorganisaation, huolto-organisaation tai muun koti- tai ulkomaisen asiantuntijan, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet.

Määräyksessä AIR M16-1 on tarkoitus tarkentaa, että viraston ulkopuolinen lentokelpoisuustarkastaja voidaan valtuuttaa myöntämään lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia määrävälein tehtävistä lentokelpoisuustarkastuksista. Ensimmäisistä ja erityistilanteissa vaadittavista lentokelpoisuustarkastuksista todistukset myöntäisi jatkossakin Liikenne- ja viestintävirasto. Tätä koskevat muutokset on tehty kohtaan 7.1. Kohtaan on myös tarkennettu, että mekaanikon lupakirja voi koskea joko ilma-alusryhmää, tai harrasterakenteisen ilma-aluksen osalta tiettyä yksilöityä ilma-alusta. Lisäksi on tarkennettu, että yksittäisen huoltomekaanikon tai harrastemeekaanikon saama lentokelpoisuustarkastajan valtuutus voi koskea ainoastaan yksinkertaista ilma-alusta. Yksinkertaisella ilma-aluksella tarkoitetaan kohdan 2 määritelmän mukaan moottoroimaton tai moottoroitua ilma-alusta, jonka suunnittelu on yksinkertainen ja jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on alle 2730 kg. Kohtaan 7.1 on myös tarkennettu, että näyttötyön lisäksi lentokelpoisuustarkastajaksi valtuutettavan on oltava suorittanut Liikenne- ja viestintäviraston järjestämä koulutus.

Kohdassa 7.5 lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen voimassaoloaika on pidentetty niin, että se olisi voimassa viisi vuotta aiemman kahden vuoden sijasta. Tämä on linjassa EU:n huoltotoiminta-asetuksen vaatimusten kanssa (kohta ML.A.904). Voimassaolon jatkamiseen vaaditaan vähintään kaksi lentokelpoisuustarkastusta hakemusta edeltäneiden viiden vuoden aikana. Jos tämä vaatimus ei täyty, valtuutus voidaan uusua suorittamalla koulutus ja näyttötyö uudelleen.

Kohtaan 7.6 on lisätty vaatimus lentokelpoisuuden tarkastuksia koskevasta kirjanpidosta, joka on pyynnöstä esitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle sekä tarkastettavan ilma-aluksen omistajalle. Vaikka lentokelpoisuustarkastajan valtuutus on voimassa viisi vuotta, se on käyttöoikeudellinen vain, jos henkilö on suorittanut vaaditun määrän tarkastuksia. Siksi määräyksessä on haluttu antaa myös ilma-aluksen omistajalle mahdollisuus tarkistaa, että lentokelpoisuustarkastajan valtuutus on ajan tasalla.

*Kohta 8, Siirtymämääräykset:* Aikaisemman määräyksen mukaiset siirtymäsäännökset on poistettu vanhentuneina, koska omistajahuoltajaa koskevat vaatimukset on siirretty määräykseen AIR M1-5. Samoin purje- ja moottoripurjelentokoneiden sekä kuumailmapallojen huoltoa ja lentokelpoisuustarkastuksia koskeneet, EU-sääntelyn mukaiset siirtymäajat ovat päättyneet.

Uudistettavaan määräykseen on lisätty kaksi siirtymämääräystä. Kohdan 8.1 mukaan ennen uudistetun määräyksen voimaantuloa myönnetty lentokelpoisuustarkastajan valtuutus oikeuttaa pelkästään suositusraporttien antamiseen, eikä vielä lentokelpoisuuden tarkastustodistusten myöntämiseen siten kuin määräyksen AIR M16-1 valmisteilla olevassa muutoksessa on tarkoitus sallia. Kohdan 8.2 mukaan tällainen vanha lentokelpoisuustarkastajan valtuutus voidaan kuitenkin maksutta muuntaa uuden määräyksen mukaiseksi valtuutukseksi, joka oikeuttaa myös lentokelpoisuuden tarkastustodistusten myöntämiseen määrävälein tehtävissä tarkastuksissa. Tämä edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston järjestämän koulutuksen suorittamista ja sen jälkeen virastolle esitettävää hakemusta uuden valtuutuksen saamiseksi. Koulutus on maksuton. Muutoin näyttötyön vastaanottamisesta perittäisiin Liikenne- ja viestintäviraston maksuasetuksen mukaisesti 200 euron maksu ja valtuutuksen uusimisesta 50 euroa. Vanhan valtuutuksen muuntamista voi hakea myös kesken sen voimassaoloajan.

## Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa syksyllä 2024.

## Määräyksestä viestiminen

Lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta viestitään sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja viraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla ja sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lisäksi viestitään kohdennetusti kansallisen lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen haltijoille.

## LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)