



Liikenteen turvallisuusvirasto  
[kirjaamo@traficom.fi](mailto:kirjaamo@traficom.fi)

Viite: 1.PEL M3-4 Ilma-alushuoltajan kansalliset vaatimukset  
2.Ilmailuliitto – Traficom neuvottelu / muistio 3.10.2019

### **Ilma-alushuoltajan kansallisten vaatimusten soveltaminen**

Suomen Ilmailuliitto ja Traficom neuvottelivat viitteen mukaisen ilmailumääräyksen tulkinnasta 3.10.2019. Tuossa tapaamisessa sovittiin lisäselvityksen hankkimisesta koskien kansallisten huolto-oikeuksien aikaisemman kokemuksen todentamista. Aiempien kansallisten oikeuksien hyväksymisen ja niiden muuttamisen PEL M3-4 mukaisiksi huoltajaoikeuksiksi Traficom otti sisäisesti mietittäväkseen ja lupasi palata asiaan uuden kokouksen muodossa, kun Traficomilla on esitys miten kansalliset lupakirjat ja nk. isoisän oikeudet hoidetaan. Asiasta ja sen edellyttämistä ehdotuksista havaittujen puutteiden korjaamiseksi ei ole saatu lisätietoa. Tällä asialla alkaa olla kiire, koska vanhojen kansallisten huolto-oikeuksien siirtymäkausi EASA-ilma-aluksiin vaadittavaan Part-66L lupakirjaan Traficomien antamien tietojen mukaan päättyy syksyllä 2020.

Sinällään kansallisen PEL M3-4 huoltajan lupakirjan oikeuksien hakemisessa ei ole kiirettä, koska se on kansallisessa sääntelyssä. Kun kansallisen lupakirjan hakemuksen käsittelyn yhteyteen on sekoitettu EASA Part-66L lupakirjan hakemusvaatimuksia ja aikatauluja, niin asia ja niiden perusteet ovat sekaisin sekä harrastajilla että ilmailuviranomaisella.

Asian tärkeyttä korostaa se, että kansallisen sääntelyn alla olevat ilma-alukset (n. 600 kpl) muodostavat noin puolet koko harrasteilmailuun käytettävien ilma-alusten määrästä. Tästä syystä on erittäin tärkeää, että näiden hyvin erilaisten ilma-alusten (Liite 1) huoltamiseen on edelleenkin käytössä kansalliset huoltajan lupakirjavaatimukset, eikä huoltajia muuteta EASA-maailmaan ilman tarvetta ja tahtoa. Lisäksi on huomattava, että Part-66L lupakirja ei anna huolto-oikeuksia kuin osalle kansallisia ilma-aluksia, jonka vuoksi kansallinen huoltajan lupakirja tulee säilyttää. Samoin pitää huomioida miten kansallisesti saadun huolto-oikeuden antamat ”isoiän oikeudet” siirtyvät Part-66L lupakirjaan EASA-periaatteen mukaisesti.

Ilmailuliitto toteaa, että EASA-aikakauden alkaessa Ilmailuliitto viranomaista harrasteilmailun valvonnassa avustaessaan yhdessä Lentoturvallisuushallinnon kanssa päätti niistä toimenpiteistä, joilla vanhoja huolto-oikeuksia ja huoltajia voidaan siirtää tarvittaessa EASA-maailmaan niin, että heidän vanhat oikeutensa säilyvät (kts. Hyväksytyjen harrastehuoltajien lista, nk. isoiän oikeudet).



Nyt näyttää siltä, että jostain syystä tuo alkuperäisen säädöksen tarkoitus kansallisten oikeuksien todentamisesta on pudonnut viimeisimmässä päivityksessä pois.

Tuossa yhteydessä vuonna 2012 julkaistun ilmailumääräyksen PEL M3-4 perustelumuistion kohta 7.1. (Trafu, 11.12.2012):

*7.1 Kohdan tarkoitus on, että sellaisilta ilma-alusten huoltajilta, jotka ovat huoltaneet todennettavasti ilma-alusta vanhoihin ilmailumääräyksiin perustuvien oikeuksien, ei viedä tällä uudella ilmailumääräyksellä suoraan oikeutta huoltaa omistamaansa ilma-alusta. Oikeudet kuitenkin säilyvät vain sellaisiin huoltotöihin, joita huoltaja on suorittanut ennen tämän uuden määräyksen voimaantuloa ja vain sellaisessa laajuudessa, kuin vanhojen määräysten puitteissa on ollut mahdollista.*

EASAn säätelyn alkaessa 2000 luvun alussa ilmailuviranomaiselle ja ilmailuliitolle kävi selväksi, että huoltajamääräykset ja -oikeudet tulevat muuttumaan, mutta EASA myös ilmoitti periaatteen, että vanhoja ”isoisan oikeuksia” pitää kunnioittaa ja ne tulee hyväksyä myös uusien huolto-oikeuksien pohjaksi. Tämän takia ilmailuviranomainen ryhtyi keräämään harrastehuoltajilta koulutus- ja kokemustietoa, vaikka silloin voimassa olleet ilmailumääräykset eivät sitä edellyttäneet.

Tätä ilmailuviranomaisen pitämää listaa kerättiin ja ylläpidettiin 2003 alusta aina vuoteen 2012 asti, joten se sisältää laajaa tietoa harrasteilmailun huoltotoimintaan osallistuvien henkilöiden koulutuksesta ja oikeuksista. Lista perustui ilmailuviranomaiselle todennettuun koulutukseen ja hankittuun kokemukseen.

Listaa kutsutaan tässä asiayhteydessä ylläpitäjänsä Markku Hiedanpään mukaisesti ”Miukun listaksi”.

Samainen perustelumuistio kohta 7.3. (Trafu, 11.12.2012) selventää siirtymäaikasäännöksen tarkoitusta:

*Tarkoituksena on, että tällä säännöksellä säilytetään tällaisiin huoltoihin sellaisten henkilöiden oikeudet, jotka ovat tähänkin saakka voineet huoltoja tehdä.*

Uusimman, 3.10.2019 kokouksessa aiheena olleen, tulkinnan mukaan PEL M3-4 mukaisiin lupakirjahakemuksiin on sovellettu EASA Part 66L vaatimuksia, joka on hallinnollisesti väärin. Kokemushyvitykset tehdyistä huolto- ja rakennustöistä ovat osin mielivaltaisia eivätkä perustu ilmailumääräyksen ja sen perustelumuistion henkeen ja tarkoitukseen.

Suomen Ilmailuliitto katsoo, että

- ilmailuviranomaisen laatima ja ylläpitämä lista harrasteilmailun huolto-oikeuksista on hyväksyttävä sellaisenaan sekä kansalliseen että Part-66L lupakirjaan (nk. Miukun lista). Todentaminen ja todistusten hankkiminen jo kertaalleen ilmoitetusta ja hyväksytystä koulutuksesta ja kokemuksesta on kohtuuton vaatimus. Koulutus- ja kokemus voivat olla vuosikymmeniä vanhoja eikä niiden kirjaamisvaatimusta ole ollut vanhojen harrasteilmailun kansallisten huoltotoimintamääräysten aikana.



LAUSUNTO  
25.2.2020

- mainitun listan todennettu oikeus on hyväksyttävä koskemaan koko kyseistä ilma-alusryhmää
- asiassa on viipymättä laadittava ohje sekä lupakirjan hakijoille että Traficom sisäisen toiminnan lupakirjatarkastajille.
- Part-66L siirtymäkauden loputtua tarvitaan edelleenkin kansallisia mekaanikkoja noin 600 kansallisen, liite1 ilma-aluksen lentokelpoisuuden ylläpitoon, joten määräystä ei tule poistaa järjestelmästä ilman hyvää harkintaa siitä, miten sen antamat oikeudet korvataan. Tämä tarve-/muutosharkinta on tehtävä yhteistyössä harrastejärjestön kanssa.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka  
toiminnanjohtaja

LIITTEET 9080-Harrastehuoltajat\_27-1-2012