



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

**Ajankohtaista
Avainhenkilöpäivät
28.9.2024**

Jani Hottola
erityisasiantuntija

Moottorilentotaajuus

- ▶ Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin Radiotaajuusmääräyksessä 4 (<https://www.traficom.fi/fi/saadokset/radiotaajuusmaarays-4>) oli osoitettu taajuusväliltä 122,000–123,050 MHz valtakunnalliseen moottorilentokäyttöön taajuus 122,500 MHz. Kyseinen taajuus on myös Hyvinkään lentopaikan taajuus (eAIP: EFHV AD 2.18).
- ▶ Traficom oli valmistellut moottorilentotaajuuden vaihtamista Hyvinkään lentopaikan taajuudesta poikkeavaksi. Muutos tehtiin tammikuussa 2024 Radiotaajuusmääräys 4:n uuden version astuessa voimaan. Korvaava valtakunnallinen moottorilentotaajuus on 122,925 MHz.

Moottorilentotaajuus

122,925 MHz

Tarkastuslentäjät

- ▶ GDPR-mukaisuuden varmistamisen vuoksi listoilta poistettiin Joulukuussa 2022 kaikki ei pakolliset tiedot.
- ▶ Asian selvittely on kesken.

Asetus 2024/2076 lentokoneiden ja helikoptereiden DTO -koulutuksessa

- ▶ SEP –lentokoneen määritelmän muutos; kattaa jatkossa mäntämoottorin lisäksi hybridimoottorit ja sähkömoottorit
 - Lisätty menettelyt eroavaisuuskoulutuksista ja viimeaikaisesta kokemuksesta eri moottorityypeille LAPL –lupakirjassa sekä SEP –luokkakelpuutuksessa
- ▶ Radiopuhelinliikenteen kokeesta saa hyvityksen vain suoritettun radiopuhelinliikenteen viranomaiskokeen perusteella
 - Vaikutus esim. kansallisen GPL:n tai MGPL:n kautta SPL:n muuntaneelle lentäjälle, joka hakee LAPL(A)- tai PPL(A) –lupakirjaa
- ▶ NF -koulutus mahdollista jatkossa sisällyttää PPL –koulutukseen
 - **HUOM! Vaatii koulutusohjelmamuutoksen**

Asetus 2024/2076 lentokoneiden ja helikoptereiden DTO -koulutuksessa

- ▶ Tarkennettu opettajavaatimuksia, kun LAPL –lupakirjaan tähtäävää koulutusta jatketaan PPL –koulutuksena.
 - Edellyttää muutoksen PPL –koulutusohjelmaan.
 - Ristiinhyvityksiä tarkennettu LAPL <-> PPL –koulutusten välillä.
- ▶ SEP(Land) ja LAPL(A) –kertauskoululennon sisältöä tarkennettu.
 - Harjoituksissa huomioitava normaali-, poikkeus- ja hätätilanteiden soveltaminen

Linkki asetukseen: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32024R2076&qid=1727071104089>

FI task force ja RMT.0194:

- ▶ Suomen ehdotuksesta perustettu FI task force tutki keinoja lennonopettajapulan lievittämiseen.
- ▶ Tuloksena mm. CPL-teoriakoulutusvaatimuksen poisto. CPL-teoria LO-vaatimusten uudelleen arviointi on valmis. Tämän muutoksen tarve on nyt kyseenalaistettu.
- ▶ FI task force muuttui RMT.0194:ksi, jossa luodaan uudet competence based vaatimukset kaikille lupakirjoille ja kelpuutuksille.
- ▶ Työ on jaettu kahteen vaiheeseen, joista ensimmäinen käsittelee opettajakelpuutuksia.
- ▶ Ensimmäinen vaiheen NPA oli tarkoitus julkaista **Q1 tai Q2/2025**

RMT.0194: Modernisation and simplification of the European pilot licensing and training system and improvement of the supply of competent flight instructors

- ▶ considering the recommendations from the ex post evaluation process under EVT.0006 (concerning the reassessment of the provisions for flight crew licenses laid down in the Commission Regulation (EU) No 1178/2011 with regard to pilot training, testing and periodic checking for performance-based regulation, for which a report is expected in the first quarter of 2020) and subsequent best intervention strategy (BIS);
- ▶ incorporate the latest ICAO Annex 1 and associated ICAO documents in the competency-based training and assessment (CBTA) concept for the appropriate licenses and ratings; and
- ▶ extending the principles of threat and error management (TEM) to all licenses and ratings, as applicable; and
- ▶ improve the supply of competent flight instructors

RMT.0194: Modernisation and simplification of the European pilot licensing and training system and improvement of the supply of competent flight instructors

- ▶ Subtask II concept paper luonnos Q3/23
- ▶ Uusi viivästys subtask I NPA:lle Q3/25 . Alkuperäinen aikataulu NPA:lle oli Q3/2023
- ▶ EAS:n ja IAOPAn rooli ko. työssä on osoittautunut pettymykseksi.

EASAn FAQ-osion päivitys Venäjä-pakotteista

- ▶ EASA on 8.3. päivittänyt [usein kysytyjen kysymysten sivuaan](#) Venäjä-pakotteiden osalta. Perustuu EU-tuomioistuimen tuomioon asiassa *Isentyeva v Council* (Case T-233/22)
- ▶ Pakoteasetuksen 833/2014 3d artikla: 1. It shall be prohibited for any aircraft operated by Russian air carriers, including as a marketing carrier in code-sharing or blocked-space arrangements, or for any Russian registered aircraft, or for any non-Russian-registered aircraft which is owned or chartered, *or otherwise controlled* by any Russian natural or legal person, entity or body, to land in, take off from or overfly the territory of the Union.
- ▶ Kanne jätettiin tutkimatta asiavaltuuden puuttumisen vuoksi, koska kielto ei koskenut kantajaa suoraan. EUT otti kuitenkin kantaa "controlled"-sanan tulkintaan:
 - ▶ "otherwise controlled by any Russian natural or legal person, entity or body" covers any non-Russian-registered aircraft which is *economically or financially controlled* by a Russian [...] *without affecting the situation where* [...] a Russian citizen holding a *private pilot licence* uses that licence to pilot a non-Russian-registered aircraft, which is not owned or chartered by a Russian natural or legal person, entity or body."

Yksityislentämisen salliminen (1)

- ▶ Aiemmin em. controlled-sanan on tulkittu tarkoittavan myös itse koneen ohjaamista ja määräysvaltaa siitä, mihin lennetään. Tämä heijastui myös EASAn aiemmissa vastauksissa. Nyt EASA on nyt muuttanut vastauksensa kuulumaan näin:
- ▶ **As a Russian citizen, am I allowed to fly an aircraft for private purposes in the airspace of the European Union (e.g. exercise the privileges of my PPL, SPL, BPL or national pilot license issued to fly Annex I aircraft, such as microlights, etc.)? Can I rent, borrow for free, or use an aircraft of a flying club to exercise my private pilot privileges?**
 - ▶ Russian citizens, regardless of them holding another citizenship, *can exercise private pilot privileges to land in, take off from or overfly the territory of the European Union in a non-Russian-registered aircraft which is NOT owned or chartered⁽²⁾ or otherwise controlled⁽¹⁾ by any Russian natural or legal person, entity or body.*
 - ▶ **This means that Russian citizens are not prevented from renting, borrowing for free, or otherwise using aircraft of a flying club to exercise their private pilot privileges.**
- ▶ JATKUU SEUR. SIVULLA →

Yksityislentämisen salliminen (2)

- ▶ However, Russian citizens are prohibited to exercise private pilot privileges to pilot a Russian-registered aircraft, or a non-Russian-registered aircraft that is owned or chartered or otherwise controlled by a Russian natural or legal person, entity or body (cf. Article 3d of Regulation (EU) No 833/2014). This means, for example, that Russian citizens cannot fly their own aircraft in the EU airspace or use an aircraft of an EU company or of a third-country company that is controlled by a Russian natural or legal person.
- ▶ Competent authorities will monitor such private flight activities to ensure that they are not performed in a way to circumvent the sanctions outlined in Article 3d of Regulation (EU) No 833/2014.
 - ▶ *Note 1: The concept of ‘control’ is understood in the ‘economic’ or ‘financial’ sense and not in the ‘technical’ or ‘operational’ sense (cf. para 48 of [Judgement of the General Court Case T-233/22](#)).*
 - ▶ *Note 2: The EU aviation law does not define ‘aircraft charter’. Member States authorities should apply the definition of ‘charter’ in accordance with their national legislation and relevant international agreements.*
- ▶ Termiä "charter" (tilauslento) ei ole Suomen lainsäädännössä virallisesti määritelty, ei myöskään ilmailun kansainvälisissä sopimuksissa.
 - ▶ Termin yleiskielisen merkityksen mukaan (MOT Kielitoimiston sanakirja): tilauslento = vars. matkustajakoneen tilauksesta suorittama lento, charterlento. Esim. tilauslento Kanariansaarille.
 - ▶ Samaan tapaan termiä käytetään ICAOn dokumenteissa, esim. Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626) .

Lentokoulutus (1)

- ▶ **As a Russian citizen, am I allowed to go through theoretical or practical training, either in an aircraft or flight simulation training device (FSTD), or take examinations, skill tests or proficiency checks in accordance with Regulation (EU) No 1178/2011?**
- ▶ Training, testing and checking of Russian citizens *is allowed if done for the purpose of operating a non-Russian-registered aircraft that is NOT owned or chartered⁽²⁾ or otherwise controlled⁽¹⁾ by any Russian natural or legal person, entity or body.*
- ▶ If the intention of the applicant is to fly in Russia, at a Russian air carrier or Russian-registered aircraft or any non-Russian-registered aircraft that is owned or chartered or otherwise controlled by any Russian natural or legal person, entity or body, then such training, testing or checking is prohibited. Furthermore, the training, testing or checking cannot take place in Russia (c.f. Articles 3c(1) and 3d(1) of Regulation (EU) No 833/2014).

Note 1: The concept of 'control' is understood in the 'economic' or 'financial' sense and not in the 'technical' or 'operational' sense (cf. para 48 of [Judgement of the General Court Case T-233/22](#)).

Note 2: The EU aviation law does not define 'aircraft charter'. Member States authorities should apply the definition of 'charter' in accordance with their national legislation and relevant international agreements.

Tiedote muuttuneesta linjasta

- ▶ Muutoksia Venäjän kansalaisia ja kaksoiskansalaisia koskevien ilmailurajoitusten tulkintaan
- ▶ EU:n Venäjälle asettamat pakotteet rajoittavat Venäjän kansalaisten lupakirjavaatimusten mukaista lentokoulutus- ja tarkastuslentotoimintaa silloin, kun henkilö aikoo lentää joko Venäjällä, Venäjällä rekisteröityä ilma-alusta, venäläisen omistamaa tai käyttöönsä tilaamaa ilma-alusta tai venäläisten määräysvallassa olevan yrityksen omistamaa tai käyttöönsä tilaamaa ilma-alusta. Yksityislentäminen on EU-tuomioistuimen uuden tulkinnan mukaan sallittua Venäjän kansalaisille ja kaksoiskansalaisille esimerkiksi lentokerholta vuokratulla ilma-aluksella.

Nykytila

Venäjän kansalaisten yksityislentäminen vapautettu pakoteasetuksen muutoksella

- ▶ EU:n Venäjälle asettamat pakotteet rajoittavat Venäjän kansalaisten lupakirjavaatimusten mukaista lentokoulutus- ja tarkastuslentotoimintaa silloin, kun henkilö aikoo lentää joko Venäjällä, Venäjällä rekisteröityä ilma-alusta, venäläisen omistamaa tai käyttöönsä tilaamaa ilma-alusta tai venäläisten määräysvallassa olevan yrityksen omistamaa tai käyttöönsä tilaamaa ilma-alusta. Yksityislentäminen on EU-tuomioistuimen uuden tulkinnan mukaan sallittua Venäjän kansalaisille ja kaksoiskansalaisille esimerkiksi lentokerholta vuokratulla ilma-aluksella.

Toimivalta

- ▶ Pakoteasioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat Ulkoministeriö ja Keskusrikospoliisi.
- ▶ Euroopan unionin neuvostoa vastaan on nostettu SEUT-sopimuksen 263 artiklan nojalla kumoamiskanne (Kanne 28.4.2022 – Islentyeva v. neuvosto (Asia T-233/22) (2022/C 237/91)). Asiassa on kyse kiellosta käyttää yksityislentäjän lupakirjaa (ja kiellosta laskeutumiseen, lentoonlähtöön tai ylilentoon unionin alueella), koska lentäjällä on kaksoiskansalaisuus. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:62022TN0233&from=FI>
- ▶ Linkejä:
- ▶ Pakoteasetus: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0833-20220722&qid=1666687583377>
- ▶ EASA FAQ: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/aircrew-training-and-licensing-restrictive-measures-russia>
- ▶ UM toimivalta: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1967/19670659>
- ▶ Rikoslaki, 46 luku: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001>

OPS M1-2: Keskeiset muutokset



Näytöslentäjän hyväksymistodistus (PDA)

- ▶ Voimassaoloaika jatkossa 3 vuotta (nyt 2 v).
- ▶ Voimassaolon jatko perustuu osaksi viimeaikaiseen lentonäytöskokemukseen ja harjoitteluun:
 - ▶ oltava edellisten 12 kk aikana esiintynyt näytöksessä vähintään kerran; ja
 - ▶ lentopäiväkirjamerkintöjen mukaan harjoitellut vastaavaa liikesarjaa vähintään 10 kertaa.
- ▶ Vähintään joka toinen jatko tehdään kuitenkin osoittamalla taidot Traficomien arvioijalle.
 - ▶ Alin mahdollinen minimilentokorkeus taitolentoa varten PDA:ssa on 200 ft.
 - ▶ Minimikorkeutta voidaan alentaa ja taitoluokkaa nostaa portaittain kokemuksen karttuessa.
 - ▶ Taitoluokkia on yhtenäistetty Brittien CAP-vaatimukseen.



Lentokilpailut

- ▶ Selkeytetty, mitkä vaatimukset koskevat lentokilpailuja
 - ▶ Jos on kyseessä yleisötilaisuus, on noudatettava kaikkia määräyksen vaatimuksia, paitsi näytöslentäjien vaatimukset.
 - ▶ Muissa kilpailuissa on noudatettava kohtia: *riskiarvio*, suullinen tiedotustilaisuus, asiakirjat, *tilapäiset ilmatilajärjestelyt*, jälkiraportointi, käytettävän alueen valinta, suurin sallittu nopeus, miehittämättömät ilma-alukset, laskuvarjohypyty.
 - ▶ Jos lentokilpailu ei vaadi lupaa IL 72 § mukaan, on noudatettava vain kursivoituja vaatimuksia.
- ▶ Silloin kun lentokilpailu ei vaadi lupaa, on tehtävä ilmoitus Traficomille 14 vrk ennen.
 - ▶ Lupa vaaditaan ilmailulain 72 §:n mukaan, kun:
 - 1) tilaisuus järjestetään lentoasemalla;
 - 2) ohjelmaan sisältyy taitolentoa; **tai**
 - 3) mukana on ulkomaalaisia osanottajia.



Pienet lentonäytökset

- ▶ Pienen lentonäytöksen määritelmä:
 - ▶ siihen ei osallistu taitolentoa lentäviä suihkumoottorikoneita
 - ▶ kestää enintään yhden päivän
 - ▶ lentonäytöksessä on enintään 5 ohjelmanumeroa.
- ▶ Vaatimusten lievennykset pienessä näytöksessä:
 - ▶ näytöksen ja tapahtuman johtajana voi toimia sama henkilö
 - ▶ vain suullinen tiedotustilaisuus vaaditaan
 - ▶ tietoliikenteen ohjauskeskusta ei vaadita
 - ▶ vakuutusten, asiakirjojen, PDA:n ja kauko-ohjaajan pätevyyden osalta riittää lentäjän antama vakuutus vaatimusten täyttymisestä.

Yksittäinen lentoesitys

- ▶ Vaatii lentonäytösluvan, jos esitetään yleisölle ja täyttää ilmailulain 72 §:n ehdot (= sisältää taitolentoa, järjestetään lentoasemalla tai ulkomainen osallistuja)
- ▶ Ei vaadita näytöksen johtajaa, vaan näytöslentäjä vastaa itse esityksen turvallisuudesta.
- ▶ Noudatettava seuraavia määräyksen vaatimuksia:
 - ▶ Tapahtuman riskiarvio
 - ▶ Ilma-alusten maakäsittely
 - ▶ Tilapäiset ilmatilajärjestelyt
 - ▶ Yhteistyö pelastuspalvelun kanssa
 - ▶ Raportointivelvollisuus näytöksen jälkeen
 - ▶ Lentotoiminta näytöksissä, soveltuvin osin
 - ▶ Yhteensovittaminen mahdollisten yleisölennätysten kanssa

Tapahtuman riskiarvio

- ▶ Riskiarvio on esitettävä Traficomille näytöslupahakemuksen yhteydessä + tiedoksi lentopaikan pitäjälle. Sisältää mm.:
 - ▶ Tunnistetut uhat, mm. yleisön ja sivullisten turvallisuudelle
 - ▶ Arviot riskeistä; toteutumisen vaikutus ja todennäköisyys
 - ▶ Riskejä pienentävät toimenpiteet + mahd. jäännösriskit
 - ▶ Miten riskien esiintymistä seurataan koko tapahtuman ajan ja niihin reagoidaan; myös ennalta tunnistamattomat (yllättäen esiin tulevat) riskit
 - ▶ Kuka vastaa riskinhallintatoimenpiteiden seurannasta
 - ▶ Tapahtuman johtajan ja näytöksen johtajan hyväksyntä riskiarviolle ja mahdollisille jäännösriskeille.
- ▶ Muutoksista ilmoitettava Traficomille + tiedoksi lentopaikan pitäjälle.

Jälkiraportointi

- ▶ Näytöksen tai kilpailun johtajan on (yhdessä tapahtuman johtajan kanssa) laadittava tapahtuman jälkeinen raportti sen kulusta. Vähintään seuraavat tiedot:
 - ▶ näytöksessä esiintyneet ilma-alukset ja mahdolliset peruutukset
 - ▶ mahdolliset linjanylitykset ja niiden johdosta suoritettavat toimenpiteet sekä kiellot tai rajoitukset (näytöksen johtaja voi turvallisuussyistä kieltää kokonaan lentämästä tai vaatia lentämään PDA:ssa sallittua ylempänä tai kauempana)
 - ▶ mahdolliset vaara- tai poikkeustilanteet myös muuhun kuin lentotoimintaan liittyen
 - ▶ kehitysehdotukset ja huomioon otavat seikat tuleviin lentonäytöksiin.
- ▶ Tavoitteena parantaa viranomaisen valvontamahdollisuuksia sekä kehittää lentonäytös- ja lentokilpailutoimintaa.

Miehittämätön ilmailu

- ▶ Yli 25 kg painavan miehittämättömän ilma-aluksen tai vapaasti lentävän lennokin käyttö lentonäytöksessä on sallittua vain Traficomien erityisluvalla.
- ▶ Näytöksen johtajan on varmistettava operaattorin rekisteröitymistä ja kauko-ohjaajan pätevyyttä koskevien EU-vaatimusten täyttyminen.
 - ▶ Lisäksi kauko-ohjaajalla oltava riittävä kokemus ao. esityksen turvalliseen suorittamiseen.
- ▶ Miehittämättömän ilma-aluksen on oltava turvallisesti palautettavissa hallintaan vikaantuessa tai ohjausyhteyden katketessa, tai oltava muutoin vikaantuessa turvallinen.
 - ▶ Esim. siimaohjatulta lennokilta ei vaadita turvajärjestelmää, koska liitomatka on tyypillisesti vähäinen ja kevyt lennokka tulee alas merkittävää vaaraa aiheuttamatta.



Muita muutoksia

- ▶ Lentonäytöslupaa on haettava viimeistään **8 viikkoa** ennen tapahtumaa.
 - ▶ Koska tilapäiset ilmatilavaraukset on esitettävä 8 viikkoa ennen toiminnan suunniteltua aloitusta (ASM-toimintakäsikirja).
 - ▶ Lentopaikan pitäjän suostumus tapahtuman järjestämiseen
- ▶ Selkeytetty tapahtuman johtajan ja näytöksen johtajan vastuut ja tehtävät.
 - ▶ Tapahtuman johtaja vastaa tapahtuman yleisestä turvallisuudesta, mm. yleisöturvallisuus.
 - ▶ Näytöksen johtaja vastaa ennen kaikkea lentotoiminnan turvallisuudesta.
- ▶ Pyrotekniikan käyttö näytöksissä
 - ▶ Näytöksen johtajan hyväksynnällä, ennalta suunnitellun ohjelman mukaisesti.
 - ▶ Huomioitava riskiarviossa. Käytön korkeus, sijainti ja tuulen vaikutus, ettei mahdollisia jäämiä putoa yleisöalueelle tai muutoin aiheuta vaaraa. Jäämien sammuminen.

Siirtymämääräys ja muuta jatkuvuutta

- ▶ Aiemman määräyksen mukaiset näytöslentäjän hyväksymistodistukset pysyvät sellaisenaan voimassa niiden voimassaolon päättymispäivään asti.
 - ▶ Sen jälkeen myönnetään uusi todistus uuden määräyksen mukaisesti.
- ▶ Fly-In-tapahtumat eivät jatkossakaan vaadi lentonäytöslupaa.
 - ▶ Tulkitaan, ettei niissä järjestetä lentonäytöksen määritelmän mukaista "ilmailutoimintaa yleisön nähtäväksi".
 - ▶ Kyseessä on aiemmassa määräyksessä tarkoitettu lentosääntöjen ja tavanomaisen ilmailukäytännön mukaisesti järjestettäviä ilmailutapahtuma, vaikka yleisö voikin seurata koneiden saapumista ja lähtöä.

Teemat

- ▶ Suomen Harrasteilmailun Turvallisuustyön Toimintamalli-ryhmä* nostaa esiin teemoja, joihin tulisi erityisesti kiinnittää huomiota vuonna 2024.
- ▶ Vuoden 2024 teema:

Ilmatila: Valvottu, valvoton vai jotain siltä väliltä?

*Traficom, SIL, SMLL, Fintraffic ANS, FINAVIA, Ilmatieteenlaitos

Kiitos

