

TRG M1-7: Kansallinen lentokoulutus

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräys koskee kansallisen sääntelyn alaista koulutusta, jota annetaan EASA-asetuksen¹ liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla ja joka tähtää kansallisen lupakirjan, kelpuutuksen tai oikeuden myöntämiseen, uusimiseen tai voimassaolon jatkamiseen. Näitä ilma-aluksia ovat esimerkiksi historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset, harrasterakenteiset ja experimental-ilma-alukset, ultrakevytlentokoneet ja autogiroit, sekä liitteessä I määritellyn painorajan alittavat purje- ja moottoripurjelentokoneet ja tilavuusrajan alittavat ilmapallot. Lisäksi EU-sääntelyn ulkopuolelle jäävät sellaiset ilma-alukset, joiden osalta on otettu 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.

EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jää sen 2 artiklan 3 kohdan perusteella myös valtion ilmailu. Valtion ilmailusta on kuitenkin annettu erillinen kansallinen ilmailumääräys GEN M1-12, joka koskee Rajavartiolaitoksen ilmailua, eikä muilla valtion toimijoilla tällä hetkellä ole muuta lentotoimintaa kuin miehittämätöntä ilmailua. Liitimillä annettavasta koulutuksesta määrätään erikseen määräyksessä OPS M2-9.

Määräystä on muutettu siten, että jatkossa vaaditaan myös kansallisesti koulutuslupa sellaisilla ilma-aluksilla annettavaan koulutukseen, joilla koulutusta ei lentomiehistöasetuksen² kohdan DTO.GEN.110 mukaan olisi sallittua antaa ilmoituksenvaraisesti. Näitä ovat suorituskykyiset ilma-alukset, monimoottoriset lentokoneet sekä monimoottoriset tai hyväksytyiltä matkustajapaikkaluvultaan yli 5-paikkaiset helikopterit. Tällaisilla ilma-aluksilla ilmoituksenvaraisesti annettavan koulutuksen on todettu olevan ristiriidassa liikenteen palveluista annetun lain 135 §:ssä säädetyn kanssa, koska kyseistä koulutusta ei EU-vaatimusten mukaan saisi antaa ilmoituksenvaraisessa koulutusorganisaatiossa (DTO), vaan siihen vaadittaisiin koulutuslupa. Määräyksessä määritetään myös edellä tarkoitettun luvanvaraisen koulutus-toiminnan keskeiset edellytykset. Samalla määräyksen ajantasaisuus on muutoinkin tarkistettu ja tarvittavat muutokset tehty.

Muutetun määräyksen säädösperustana on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 135 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lentomiehistön koulutuksesta. Määräykset voivat koskea mm. koulutuslupan haltijan ja koulutusilmoituksen antajan toimintakäsikirjoja ja toimintamenetelmiä.

Määräyksen TRG M1-7 vastainen toiminta voi johtaa ilmailulaissa säädettyihin hallinnollisiin seuraamuksiin ja rangaistuksiin. Luvaton liikenteen koulutustoiminta on rangaistavaa liikenteen palveluista annetun lain 265 §:n nojalla. Sen mukaan se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa luvanvaraista koulutustoimintaa ilman lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta, on

¹ 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)

² 1178

tuomittava luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon. Hallinnollisia seuraamuksia ovat lain 245 §:n mukainen huomautus tai varoitus, ilmoituksenvaraisen toiminnan kieltäminen tai rajoittaminen 249 §:n nojalla tai luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen 242 §:n mukaisesti.

Määräysmuutoksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 20.8.2025 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyksestä järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros 10.2.-16.3.2026.

Lausuntopalaute

Lausuntokierroksella määräysluonnoksesta saatiin vain yksi lausunto, jonka antoi Museolentokonekerho ry. Lisäksi DC-yhdistys ry. on keskustelussa ilmaissut, ettei sillä ole määräysehdotukseen huomautettavaa. Sen lisäksi, että lausuntopyyntö julkaistiin Traficomin verkkosivuilla uutisena ja lausuntopalvelu.fi-sivustolla sekä jaettiin tavanomaisella ilmailun sääntelyn sidosryhmäjakelulla sähköpostitse, siitä ilmoitettiin uutiskirjeellä kaikille kansallisille koulutusorganisaatioille sekä erikseen kahdelle historiallisia ilma-aluksia käyttävälle toimijalle, joilla Traficomien tiedon mukaan on ollut viime vuosina koulutustoimintaa tai sellaista on suunnitteilla.

Museolentokonekerho katsoo, ettei määräysmuutoksella olisi positiivista vaikutusta sen toiminnan turvallisuuteen. Se toteaa, että Fougalla operointi on osin vaativaa, mutta oikealla riskienhallinnalla riskit voidaan minimoida. Tämän osalta Traficom huomauttaa, että määräysmuutoksessa asetetaan tiettyjä vaatimuksia nimenomaan riskienhallintaan, joten se edistää kerhon mainitsemää tavoitetta.

Museolentokonekerho kiinnittää myös huomiota siihen, että määräysluonnoksen mukaan koulutuslupa vaadittaisiin koulutusorganisaatioilta, jotka antavat koulutusta monimoottorisilla lentokoneilla. Fougan osalta lentokäsikirja kuitenkin kertoo, että kone tarjoaa "twin-engine safety with single-engined flying characteristics". Tämä ominaisuus toteutuu, koska moottoreiden suihkuputkia on käännetty niin, ettei mainittavaa kiertoa synny yksimoottoritilanteessa. Näin ollen Museolentokonekerho pitää heihin kohdistuvaa koulutuslupavaatimusta kohtuuttomana. Traficom toteaa, että määräysmuutoksen mukaan koulutuslupaa edellytetään koulutustoimintaan vaativilla ilma-aluksilla, ja vaativiksi ilma-aluksiksi luokitellaan monimoottoristen lisäksi kaikki ilma-alukset, joissa on suihkumoottori. Näin ollen ilma-aluksen lento-ominaisuudet moottorihäiriötilanteessa eivät yksinään vaikuta tähän luokitteluun.

Museolentokonekerho kommentoi lisäksi kohtaa 3.3, jonka mukaan koulutuslupa katsotaan rauenneeksi, jos organisaatio ei ole antanut koulutusta kolmeen vuoteen. Kerho huomauttaa, että koska tyyppikoulutuksia tapahtuu harvoin, tässä tarkoitettuna koulutuksen tulisi käsittää myös kertauskoulutukset. Traficom toteaa, että kertauskoulutus katsotaan tämän määräyksen mukaiseksi koulutukseksi ja se riittää pitämään koulutusluvan voimassa. Tästä lisätään maininta perustelumuistioon.

Lisäksi Museolentokonekerho kiinnitti huomiota kohtaan 5.3.7, jonka mukaan koulutuspäällikön ja päälennonopettajan sijaisen on täytettävä samat kelpoisuusvaatimukset kuin mitä tehtävän haltijalle on asetettu. Kerhon mukaan tämä olisi mahdoton toteuttaa pienessä muutaman hengen organisaatiossa. Traficom huomauttaa, että sijaisuusjärjestelyt eivät ole pakollisia. Jos sijaista ei ole, organisaation toiminta keskeytyy siksi ajaksi kun vastuuhenkilö on estynyt.

Yleisesti ottaen Museolentokonekerho katsoo, että määräysmuutosehdotus ei lisäisi turvallisuutta, vaan lisäisi byrokratiaa ja pakottaisi mahdolliset operoijat raskaaseen ATO-kaltaiseen toimintaan, missä mm. TRI/TRE vaatimukset rajoittaisivat edelleen toimintamahdollisuuksia. Turvallisuuden lisäämiseksi viranomaisen tulisi keskittyä tiiviimpään yhteydenpitoon operaattoreihin ja todella valvoa ja tarvittaessa puuttua ajoissa havaittuihin epäkohtiin. Se esittää muutosesityksen hylkäämistä.

Traficom toteaa, että käsikirja- ja hallintajärjestelmävaatimukset on tarkoitettu täytettäväksi organisaation toiminnan laajuuden mukaan, eikä pieneltä harrasteluonteiselta toimijalta vaadita kaupallisen luvanvaraisen ATO-koulutusorganisaation tasoisista dokumentaatiota. Museolentokonekerhon lausunnossaan mainitsema aikaisempi käsikirja todennäköisesti muodostaa hyvän pohjan myös tämän määräyksen mukaisille käsikirjoille. Tyyppikouluttajan ja tyyppitarkastuslentäjän kelpoisuutta koskevat vaatimukset taas eivät johdu tästä määräysmuutoksesta, vaan perustuvat jo vuonna 2022 tehtyyn yleisen lupakirjamääräyksen PEL M1-4 muutokseen. Määräysmuutoksessa käyttöön otettavat raportointivaatimukset helpottavat viranomaisvalvontaa ja organisaation omavalvontaa, sekä edistävät näin mahdollisuutta puuttua ajoissa mahdollisesti havaittuihin epäkohtiin.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutoksen myötä ilmoituksenvaraisen ja toisaalta luvanvaraisen lentokoulustoiminnan rajanveto saatetaan vastaamaan paremmin liikenteen palveluista annetun lain 135 §:ssä säädettyjä edellytyksiä sekä lentomiestöasetuksen vaatimuksia siitä, millaista koulutustoimintaa voidaan harjoittaa ilmoituksenvaraisesti.

Ilmoituksenvaraisen toiminnan muuttuminen luvanvaraiseksi lisää jonkin verran koulutusorganisaatioille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa, kun ennen toiminnan aloittamista vaaditaan viranomaisen tarkastus sekä esimerkiksi koulutus- ja toimintakäsikirjojen hyväksyntä. Ilmoituksenvaraiselta koulutusorganisaatiolta puolestaan vaaditaan ainoastaan viranomaisen hyväksymä koulutusohjelma. Vastaavasti viranomaisen työmäärä hieman lisääntyy, mutta koska tällaista luvanvaraiseksi muuttuvaa toimintaa harjoittavia organisaatioita on vähän, työ on mahdollista hoitaa nykyisillä henkilöstöresursseilla.

Vaikka mm. eräillä historiallisilla ilma-aluksilla annettava koulutus muuttuu ilmoituksenvaraisesta luvanvaraiseksi, kouluttajille aiheutuvia maksuja ei ole tarkoitus nostaa, vaan näiltä organisaatioilta peritään harrasteilmailun koulutuslupia vastaava maksu. Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1337/2025) mukaan ilmoituksenvaraisen koulutusorganisaation tai kansallisen koulutuslupan vuosimaksu on tällä hetkellä 690 euroa ja lisäksi 115 euroa/koulutusohjelma.

Ilmoituksenvaraisuuden muuttamisesta lupavaatimukseksi johtuvat vaikutukset kohdistuvat tällä hetkellä vain yksittäisiin toimijoihin. Muilta osin määräyksen soveltamisalaan kuuluu 16 koulutusorganisaatiota, joilla on oikeus antaa ultrakevyt- tai autogiolentokoulutusta. Määräysmuutoksella katsotaan olevan positiivinen vaikutus turvallisuuteen erityisesti raskaampien ja suorituskykyisten ilma-alusten vaatimusten kehittymisen myötä. Myös nykyisten ilmoituksenvaraisten organisaatioiden osalta omavalvontavaatimusten kehittyminen parantaa koulutusorganisaatioiden toiminnan turvallisuutta.

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

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Soveltamisala: Kohdan sanamuotoa on muokattu sen selventämiseksi, että määräys koskee koulutusta kaikilla EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla tai muutoin EU-säätelyn ulkopuolelle jäävillä ilma-aluksilla. Muutos johtuu osin myös siitä, että yli 600 kg painavat autogiot kuuluvat nykyisin EU-säätelyn alaisuuteen. Kohtaan on lisätty selvyyden vuoksi viittaus määräykseen OPS M2-9 Liitimet, jossa määrätään liidinlentäjien koulutuksesta, sekä määräykseen GEN M1-12, jossa määrätään Rajavartiolaitoksen ilmailusta. Nykyisellään Rajavartiolaitos on ainoa valtion

ilmailun toimija, jonka käytössä on miehitettyjä ilma-aluksia. Tämä määräys TRG M1-7 ei koske valtion ilmailua eikä miehittämätöntä ilmailua.

Kohta 2, Määritelmät: Määritelmistä on poistettu 'eroavuuskoulutuksen' ja 'perehdyttämiskoulutuksen' määritelmät, koska tämä määräys nimenomaisesti ei koske näitä koulutusmuotoja. Jatkossa nämä käsitteet määritellään määräyksissä PEL M2-70 Ultrakevytlentäjän lupakirja ja PEL M2-80 Autogiroilentäjän lupakirja. Eroavuuskoulutus vaaditaan sellaisiin ilma-aluksen ominaisuuksiin tai järjestelmiin, joista ohjaajalla ei ole kokemusta ja jotka vaikuttavat ilma-aluksen navigointiin, lento-ominaisuuksiin, ohjattavuuteen tai käytettävyyteen. Tällaisia ovat esimerkiksi lennolla säädettävä potkuri, sisään vedettävät laskutelineet, kannuspyörälaskuteline, pyöräkellukkeet tai sukset. Perehdyttämiskoulutus taas vaaditaan jokaiseen ohjaajalle uuteen ilma-alustyyppiin, ja siinä perehdytään ilma-aluksen lentokäsikirjaan tai lento-ohjekirjaan joko itsenäisesti tai kouluttajan johdolla.

Kohta 3, Koulutuslupa: Uusi kohta, joka koskee luvanvaraista kansallisen sääntelyn alaista koulutusta. Aikaisemman määräyksen mukaan kaikki kansallinen koulutus oli ilmoituksenvaraista, eikä historiallisia ilma-aluksia tai entisiä sotilaskoneita ollut suljettu määräyksen TRG M1-7 soveltamisalan ulkopuolelle. Näin ollen myös esimerkiksi Fouga- tai DC3-lentokonetyypeillä sai antaa koulutusta pelkästään ilmoituksen perusteella. Tämän on kuitenkin sittemmin todettu olevan ristiriidassa sen kanssa, mitä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetään ilmoituksenvaraisesta koulutuksesta.

Liikenteen palveluista annetun lain 135 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että 1 momentissa tarkoitettua lentomiehistöön koulutusta saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos vastaavaa koulutustoimintaa saa Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa ja jos luvan myöntäminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen.

Ilmoituksenvaraisten koulutusorganisaatioiden koulutusoikeuksista säädetään EU:n lentomiehistöasetuksen 1178/2011 10 a artiklan 1 kohdassa sekä liitteen VIII kohdassa DTO.GEN.110. Säännösten mukaan ilmoituksenvaraisesti saa antaa koulutusta kevyiden ilma-alusten lupakirjoja (LAPL) ja yksityislentäjän lupakirjoja (PPL) sekä mm. eräitä yksimoottoristen ilma-alusten tyyppi- ja luokkakelpuutuksia varten. Fougan tai DC3:n kaltaisten ilma-alusten lentämiseen oikeuttavia lupakirjoja ja kelpuutuksia ei kuitenkaan voida pitää edellä mainittuja vastaavina siten kuin liikenteen palveluista annetun lain 135 §:ssä tarkoitetaan, joten tällaisilla ilma-aluksilla annettavaa koulutusta ei EU-vaatimusten mukaan saisi antaa ilmoituksenvaraisessa koulutusorganisaatiossa (DTO), vaan siihen vaadittaisiin koulutuslupa. Toiseksi tällaisilla historiallisilla lentokoneilla operointia pidetään varsin vaativana ja riskipitoisena, joten ei voida katsoa, ettei luvan myöntäminen olisi tarpeen turvallisuuden varmistamiseksi.

Edellä mainituista syistä määräystä muutetaan siten, että ilmoituksenvaraisuuden ulkopuolelle suljetaan koulutustoiminta sellaisilla ilma-aluksilla, joilla koulutusta ei myöskään lentomiehistöasetuksen kohdan DTO.GEN.110 mukaan olisi sallittua antaa ilmoituksenvaraisesti. Näillä tapahtuvaan koulutustoimintaan vaaditaan jatkossa koulutuslupa siten kuin liikenteen palveluista annetun lain 135 §:n 1 momentissa säädetään.

Kohdassa 3.1 määrätään, millaisilla ilma-aluksilla annettavaan koulutukseen jatkossa vaaditaan kansallinen koulutuslupa. Näitä ovat ensinnäkin kaikki suorituskykyiset (high-performance) tai vaativat (complex) ilma-alukset. Suorituskykyisellä ilma-aluksella tarkoitetaan vastaavanlaisia ilma-alustyyppisiä kuin ne, jotka mainitaan EASAn luokka- ja tyyppikelpuutuksia ja lupakirjamerkintöjä koskevassa luettelossa (*Class and Type Rating and Endorsement List*). Vaativan lentokoneen ja helikopterin määritelmät ovat lentomiehistöasetuksen 2 artiklassa. Sen mukaan 'vaativalla lentokoneella' tarkoitetaan lentokonetta, jolla on jokin seuraavista ominaisuuksista:

i) sen suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kilogrammaa; ii) sen suurin sallittu matkustajapaikkaluku on enemmän kuin 19; iii) se on sertifioitu lentotoimintaan kahden ohjaajan vähimmäismiehistöllä; iv) se on varustettu yhdellä tai useammalla suihkuturbiinimoottorilla taikka useammalla kuin yhdellä potkuriturbiinimoottorilla. Vaativaksi ilma-alukseksi luokitteluun siis riittää, että yksikin näistä edellytyksistä täyttyy. Toiseksi koulutuslupa vaaditaan koulutusorganisaatioilta, jotka antavat koulutusta monimoottorisilla lentokoneilla. Kolmanneksi koulutuslupa vaaditaan kouluttamiseen monimoottorisilla helikoptereilla tai sellaisilla helikoptereilla, joiden hyväksytty matkustajapaikkaluku on enemmän kuin viisi. Tämä määrittely on sama kuin lentomiehistöasetuksen kohdassa DTO.GEN.110, jossa määritellään, millaisten helikopterien tyyppikelpuutuksia varten saa antaa koulutusta ilmoituksenvaraisessa koulutusorganisaatiossa.

Kohdassa 3.2 todetaan, että koulutuslupa on voimassa toistaiseksi. Jos kuitenkin tapahtuu muutoksia niissä seikoissa, joiden perusteella lupa on alun perin myönnetty, muutoksista on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ja saatava viraston hyväksyntä ennen kuin toiminta voidaan aloittaa muutettuna. Kohdassa luetellaan tietyt muutokset, jotka saa tehdä koulutuspäällikön päätöksellä ilman viraston erillistä hyväksyntää.

Kohdassa 3.3 käsitellään tilanne, jossa koulutusorganisaatio lopettaa toimintansa tai lupa raukeaa. Toiminnan lopettamisesta on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Koulutuslupa katsotaan rauenneeksi, jos organisaatio ei ole antanut koulutusta kolmeen vuoteen. Näissä tilanteissa koulutuslupa on viipymättä palautettava. Myös kertauskoulutus riittää koulutusluvan pitämiseen voimassa.

Kohta 4, Koulutusilmoitus (kumottavan määräyksen kohta 3): Kohdassa määrätään sellaisesta kansallisen sääntelyn alaisesta koulutuksesta, johon ei vaadita lupaa, vaan josta riittää ilmoitus viranomaiselle. Koulutusilmoitus suositellaan tehtäväksi lomakkeella LU3152, jotta viranomainen saa kaikki tarvitsemansa tiedot. Liikenne- ja viestintävirasto lähettää koulutusilmoituksen vastaanottamisesta vahvistuksen sen jälkeen, kun ilmoituksessa on todettu olevan riittävät tiedot. Muussa tapauksessa virasto pyytää täydentämään ilmoitusta. Liikenne- ja viestintäviraston kirjaamosta sähköpostiviestiin tuleva automaattivastaus ei ole tässä tarkoitettu vahvistus. Koulutuksen saa aloittaa sen jälkeen, kun virasto on vahvistanut koulutusilmoituksen vastaanottamisen ja hyväksynyt koulutusohjelman. Koulutusorganisaatio voi myös hyväksyttää koulutusohjelman jo etukäteen.

Koulutusilmoitusta koskevasta kohdasta on poistettu vaatimus, jonka mukaan koulutuksen aloittamisilmoitus oli annettava uudelleen, mikäli organisaatio ei ollut toimittanut edellisen vuoden sisäisen valvonnan tarkastus- ja toimintaraporttia viraston asettamaan määräaikaan mennessä. Tässä tilanteessa ei ole niinkään tarkoituksenmukaista vaatia uutta aloittamisilmoitusta, vaan Traficomien noudattaman työohjeen mukaan raportin toimittamisen laiminlyönnistä tehtäisiin auditoinnissa poikkeamahavainto.

Hallinnollisia seuraamuksia koskenut alakohta on poistettu, koska nykyisin määräyksen ylätunnistetiedoista ilmenee lainkohdat, joissa säädetään määräyksen vastaisen toiminnan seuraamuksista. Lisäksi alakohtien järjestystä on muutettu ja sanamuotoja muokattu siten, että ilmoituksenvaraista koulutusta koskevan kohdan teksti on soveltuvin osin yhdenmukainen edellä olevan, luvanvaraista koulutusta koskevan kohdan kanssa.

Kohta 5, Koulutusorganisaatio (kumottavan määräyksen kohta 4): Kohtaan 5.1.2 on tehty editoriaalisia muutoksia tekstin selkeyttämiseksi. Lisäksi on tarkennettu, että vastuullinen johtaja ja koulutuspäällikkö ovat nimettyjä vastuuhenkilöitä. Kohdassa 5.1.3 määrätään, että vastuulliselle johtajalle, koulutuspäällikölle tai päälennonopettajalle ei saa olla määrätty rangaistusta ilmailuun liittyvästä rikoksesta tai rikkomuksesta eikä hänelle saa olla määrätty hallinnollisia seuraamuksia kolmen viimeksi kuluneen vuoden aikana. Aiemmin kohdassa viitattiin vain lento- tai koulu-

tustoimintaan liittyviin rikoksiin, rikkomuksiin ja seuraamuksiin, mutta Traficom katsoo tarpeelliseksi huomioida vastuuhenkilöiden osalta kaikki ilmailuun liittyvät sanktiot. Myös varoitus voidaan lukea tässä kohdassa tarkoitetuksi hallinnolliseksi seuraamukseksi.

Kohdassa 5.2 on tarkennettu vastuullisen johtajan tehtäviä ja vastuita. Sen lisäksi, että vastuullinen johtaja vastaa toiminnan rahoituksesta, hän vastaa myös organisaation turvallisesta ja vaatimustenmukaisesta toiminnasta. Kohtaan on myös lisätty, että Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää kokeen tai haastattelun vastuullisen johtajan riittävän tiedollisen ja taidollisen tason varmistamiseksi. Aiemmin tämä mahdollisuus on mainittu määräyksessä vain koulutuspäällikön ja päälennonopettajan osalta. Viimeisessä virkkeessä on tarkennettu, että mahdollisen sopimuksen vastuullisen johtajan tehtävän siirrosta yhteisön hallituksen tai johtokunnan puheenjohtajalta koulutusorganisaation valtuuttamalle henkilölle on oltava kirjallinen, jotta sopimuksen olemassaolo voidaan tarvittaessa helposti varmistaa.

Kohdassa 5.3 on alakohtaan 5.3.2 tarkennettu, että koulutuspäällikkö vastaa myös teoriakoulutuksen ja lentokoulutuksen yhteen sovittamisesta. Tällä tarkoitetaan sitä, että koulutus ajoitetaan siten, että lentokoulutuksessa voidaan soveltaa ja harjoitella teoriaopetuksessa saatuja tietoja. Alakohdassa 5.3.4 sana "hyväksymistään (kouluttajista, lentokalustosta sekä maa- ja vesilentopaikoista)" on muutettu muotoon "organisaation käyttämistä", koska koulutuspäälliköltä ei edellytetä näille muodollista hyväksyntää. Alakohtaan 5.3.6 on tarkennettu, että päälennonopettaja vastaa paitsi oppilaiden, myös kouluttajien valvonnasta. Tällä tarkoitetaan opettajien yleistä valvontaa, mukaan lukien rajoitetun lennonopettajakelpuutuksen haltijoiden valvonta. Tähän tehtävään voidaan kuitenkin nimetä myös muu rajoittamattoman kelpuutuksen haltija kuin päälennonopettaja. Alakohtaan on myös lisätty maininta siitä, että jos organisaatio tarjoaa ainoastaan teoriakoulutusta, näistä päälennonopettajalle määritellyistä tehtävistä vastaa koulutuspäällikkö. Päälennonopettajalla on oltava voimassa oleva, rajoittamaton ja käyttöoikeudellinen lennonopettajan kelpuutus ao. ilma-alusryhmälle, mikä tarkoittaa sitä, että myös lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen sekä tarvittavan luokka- tai tyyppikelpuutuksen on oltava voimassa ja viimeaikaisen kokemuksen vaatimusten on täytyttävä. Alakohtaan 5.3.7 on lisätty maininta, että koulutuspäällikön ja päälennonopettajan sijaisen on täytettävä samat kelpoisuusvaatimukset kuin mitä tehtävän haltijalle on asetettu.

Kohdassa 5.4 on alakohtaan 5.4.2 tarkennettu, että lennonopettajalla on oltava oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä ilma-aluksella. Aiemmin kohdassa vaadittiin nimenomaisesti ao. ilma-alusryhmän luokka- tai tyyppikelpuutus, mutta ultrakevytlentokoneille ja autogiroille ei ole olemassa näitä kelpuutuksia. Ilma-aluksen päällikkönä toimimiseen vaaditaan mahdollisen kelpuutuksen lisäksi, että lääketieteellinen kelpoisuus ja viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset täyttyvät.

Kohta 6, Koulutusorganisaation poikkeamaraportointi ja sisäinen valvonta (kumottavan määräyksen kohta 5): Ilmailulain 125 §:n mukaan EU:n poikkeama-asetusta N:o 376/2014 sovelletaan Suomessa kaikkiin ilma-aluksiin, mukaan lukien kansallisen sääntelyn alaiset EASA liite I -ilma-alukset. Määräyksen kohtaan 6.1 on lisätty maininta siitä, että koulutusorganisaation on ohjeistettava ja tiedotettava poikkeamatietojen ilmoittamista koskevat menettelyt organisaation henkilöstölle ja oppilaille. Ohjeistamisesta ja tiedottamisesta vastaa viime kädessä organisaation vastuullinen johtaja, joka kylläkin voi delegoida käytännön tehtävät myös muulle taholle organisaatiossa (esim. turvallisuusvastaava tai koulutuspäällikkö). Esimerkki poikkeama-asetuksen vaatimukset täyttävästä poikkeamailmoitusjärjestelmästä annetaan lentomiehistöasetuksen 1178/2011 AMC/GM-materiaalin kohdassa GM1 DTO.GEN.210(a)(1)(i) Personnel requirements³.

³ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-aircrew-regulation-eu-no-11782011>

Kohta 6.2 on kokonaan uusi. Sen tavoitteena on yhtenäistää kansallisten koulutusorganisaatioiden riskienhallintaa niihin vaatimuksiin, joita sovelletaan EU-sääntelyn alaisiin ilmoituksenvaraisiin DTO-organisaatioihin. Perusteena muutokselle on, että tähän asti kansallisilta organisaatioilta on edellytetty ainoastaan poikkeama-asetuksen mukaan pakollisesti ilmoitettavista poikkeamista ilmoittamista, eikä ole asetettu vaatimuksia järjestelmällisemmälle riskienhallinnalle. Ultrakevyt- ja autogirokoulutus voidaan kuitenkin vaativuudeltaan rinnastaa harrasteilmailun purjelento- ja lentokonekoulutukseen, jolloin myös organisaatioiden riskienhallintavaatimusten tulisi olla suunnilleen samalla tasolla.

Kohdasta 6.3 on poistettu vaatimus siitä, että koulutusorganisaation sisäisen valvonnan tarkastuksessa olisi käytettävä Traficomin lomaketta. Tarkastuksen voi tehdä myös vapaamuotoisesti, tai organisaatio voi olla laatinut siihen tarkoitukseen oman lomakkeensa. Kohtaan on puolestaan lisätty vaatimus siitä, että koulutusorganisaation on laadittava vuosittain raportti koulutustoiminnastaan. Kunkin organisaation koulutusmäärät tarvitaan Traficomin valvontaa varten, sillä se vaikuttaa tarvittavien tarkastuskäyntien tiheyteen.

Kohta 6.4 on kokonaan uusi ja koskee sisäisen valvonnan tarkastuksessa huomioitavia seikkoja. Vaatimuksen tarkoituksena on ohjata koulutusorganisaation omavalvontaa organisaation toiminnan jatkumisen kannalta oleellisten resurssien soveltuvuuden ja ajantasaisuuden sekä turvallisuuden varmistamiseksi. Vaatimukset ovat pääpiirteittäin yhtenevät saman kokoisten, EU-sääntelyn alaisten ilmoituksenvaraisien koulutusorganisaatioiden sisäisen valvonnan tarkastusvaatimusten kanssa.

Kohdassa 6.5 selostetaan, mitä seikkoja kohdan 6.3 mukaan toimitettavassa, koulutustoimintaa koskevassa raportissa on käsiteltävä. Vaatimuksen tarkoituksena on tuottaa tietoa Traficomin valvontaa varten. Raportointiin voi käyttää Traficomin lomaketta tai ilmoittaa tiedot vapaamuotoisesti. Vaadittavat tiedot perustuvat EU-sääntelyn alaisia ilmoituksenvaraisia koulutusorganisaatioita koskevaan EASAN AMC-materiaalin kohtaan AMC1 DTO.GEN.270(b).

Kohta 7, Koulutuksessa käytettävät tilat ja lentopaikka (kumottavan määräyksen kohta 6): Kohdasta 7.3 on poistettu maininta jääpeitteisestä vesialueesta, ja viitataan vain lentokoulutukseen käytettäviin lentopaikkoihin. Jääalueita ei ole tarpeellista erikseen mainita, koska kohdan 7.2 mukaan koulutuksen on tapahduttava hyväksyttävältä lentopaikalta ja toisaalta Traficom voi antaa luvan myös muulle kuin hyväksytylle lentopaikalle. Näin ollen myös jääalueen käyttöön on mahdollista myöntää erillinen lupa. Käytännössä lentokoulutustoiminnassa ei ole viime vuosina käytetty jääpeitteisiä vesialueita. Lentopaikalla käytettävissä olevan puhelimen ei tarvitse olla lentopaikan varustusta, vaan se voi olla henkilökohtainen matkapuhelin.

Kohta 8, Koulutuksessa käytettävät ilma-alukset (kumottavan määräyksen kohta 7): Kohdassa 8.2 ilmaisu "lupa ilmailuun, jossa ei ole peruslentokoulutusta poissulkevaa rajoitusta" on korvattu ilmaisulla "lentokoulutuksen mahdollistava lupa ilmailuun". Välttämättä peruslentokoulutusta ei suljeta luvassa erikseen pois, vaan sen sijaan mainitaan, mihin ilma-alusta saa käyttää.

Kohta 9, Oppilaita koskevat määräykset (kumottavan määräyksen kohta 8): Koko määräyksessä terminologia on yhtenäistetty niin, että "koulutettavan" sijasta käytetään aina sanaa "oppilas". Lisäksi on varmistettu, että 2 kohdassa määritellyä termiä "lento-oppilas" käytetään aina määritelmän mukaisesti: *lento-oppilaalla* tarkoitetaan henkilöä, joka on suorittamassa tai suorittanut ilmailulupakirjaan vaaditun koulutuksen, mutta ei vielä ole ko. lupakirjan haltija. Jos tarkoitetaan (myös) muunlaisia oppilaita, käytetään pelkästään sanaa "oppilas".

Kohta 10, Koulutuksen järjestäminen (kumottavan määräyksen kohta 9): Kohtaan 10.1 *Yleistä*, alakohta 10.1.1, on lisätty maininta teoriakoulutuksesta, sillä sekä teoria- että lentokoulutus on järjestettävä Traficomin hyväksymän koulutusohjelman

man mukaisesti. Virkkeen loppuosa, jossa aiemmin määrättiin teoriaopetuksen antamisesta yhtenäisen kurssin tai viraston hyväksymän itseopiskelukurssin muodossa, on poistettu. Koulutusohjelma voi sisältää sekä luokkahuonekoulutusta että itseopiskelua, tai pelkästään jompaa kumpaa. Kaikissa tapauksissa kurssin hyväksyy Traficom, ja koulutusorganisaation on varmistettava oppilaan osaaminen.

Alakohdan 10.1.2 loppuun on lisätty vaatimus teoriaopetuksen ja lentokoulutuksen yhteen sovittamisesta, josta kohdan 5.3.2 mukaan vastaa koulutuspäällikkö. Myös mahdollisella lentokoulutuslaitteella annettu koulutus luetaan tässä lentokoulutukseksi.

Alakohta 10.1.3, joka koski koulutusmateriaalien antamista oppilaalle, on poistettu, sillä nykyisin materiaalit ovat saatavissa sähköisesti verkossa ja ilmenevät koulutusohjelmasta. Kohdassa aiemmin luetellut materiaalit sinänsä ovat opiskelussa edelleen tarpeellisia: ilmailulaki, laki liikenteen palveluista, EU:n yhteiset lentosäännöt (SERA-asetus (EU) 923/2012) ja niitä täydentävä kansallinen ilmailumääräys OPS M1-1, koulutuksen tavoitteena olevaa lupakirjaa, kelpuutusta tai oikeutta koskeva ilmailumääräys, kyseisen ilma-alusryhmän lento- ja huoltotoimintaa koskevat määräykset, Suomen Ilmailukäsikirja (AIP) ja sen muutokset ja lisäykset (AIC), koulutusohjelma ja tämä määräys.

Kohdassa 10.2 Teoriakoulutus alakohdan 10.2.1 ensimmäistä virkettä on muutettu siten, että oppilaan on suoritettava Traficomien hyväksymän koulutusohjelman mukainen teoriakoulutus ja osallistuttava koulutusorganisaation järjestämiin kirjallisiin kokeisiin. Aiemmin viranomaisen hyväksyntä viittasi vain etäopiskeluohjelmaan. Koulutusohjelman yhteydessä kuitenkin hyväksytään myös se, missä määrin koulutus on suoritettava oppitunneilla ja missä määrin oppilas voi opiskella itsenäisesti. Kurssi voi olla hyväksytty myös kokonaan itse opiskeltavaksi. Kirjalliset kokeet suoritetaan lähtökohtaisesti samassa organisaatiossa, jossa opetus on saatu, mutta perustellusta syystä kokeet voi myös suorittaa toisessa organisaatiossa. Syynä voi olla esimerkiksi oppilaan muutto tai koulutusorganisaation toiminnan lopettaminen.

Alakohdasta 10.2.2 on poistettu viittaus oppituntien aiheiden opiskelemiseen itsenäisesti, jos oppilas on joutunut olemaan pois oppitunneilta. Tarvittavasta opetuksesta sekä sen toteuttamistavasta ja määrästä päättävät kyseisen aineen opettaja ja koulutuspäällikkö yhdessä, ja siihen voi sisältyä myös itsenäistä opiskelua.

Alakohdasta 10.2.3 on poistettu koulutuspäällikön mahdollisuus erityisistä syistä vapauttaa oppilas myös loppukokeista. Vaikka oppilas olisi vapautettu teoriakoulutuksesta, hänen on kuitenkin osaamisen varmistamiseksi osallistuttava kurssin loppukokeisiin, ellei kyseistä lupakirjaa koskevassa määräyksessä toisin sallita. Teoriakoulutuksesta voitaisiin aiemman osaamisen perusteella vapauttaa esimerkiksi lennonjohtaja, jonka ei tarvitsisi suorittaa radiopuhelinliikenteen osuuksia tai muuta lennonvarmistukseen liittyvää opetussisältöä, kokeita lukuun ottamatta.

Opetusta koskevan päiväkirjan pitämistä koskevasta alakohdasta 10.2.5 on poistettu viittaus etäopiskeluohjelman suorittamiseen, koska koulutusorganisaation ei käytännössä ole mahdollista pitää päiväkirjaa oppilaan itseopiskelusta. Opetuspäiväkirjan sisältöä koskevista vaatimuksista on poistettu viittaus "osioihin" - riittää että aiheet kirjataan oppiaineen tarkkuudella. Esimerkiksi "sääoppi" tai "lentosuunnistus" riittää kirjaukseksi, eikä tarvitse eritellä, että on käyty läpi esim. pilvityyppejä. Tarkepiakin kirjauksia saa kuitenkin tehdä.

Lennonopettajien kertauskoulutusta koskevaan alakohtaan 10.2.6 on lisätty luettelon viimeiseksi kohdaksi "viranomaisen mahdollisesti määrittämät aiheet". Tällaiset aiheet voivat käsitellä lähinnä asioita, joissa on tunnistettu turvallisuusriskejä ja joihin on sen vuoksi syytä kiinnittää erityistä huomiota. Nämä käsitellään vaadittujen kolmen aihepiirin lisäksi eikä niitä voi valinnan mukaan jättää käsittelemättä. Vastaava kohta on myös EU-säntelyn alaisia lennonopettajan kelpuutuksia koskeissa kertauskoulutusvaatimuksissa. Oppitunnin keston osalta todetaan, että sillä

tarkoitetaan 60 minuuttia, eli kertauskoulutukseen on sisällyttävä kuusi kokonaista tuntia. Opetus tauotetaan asianmukaisesti, jotta oppimiseen tarvittava vireystila säilyy.

Kohdan 10.3 Lentokoulutus alakohtaan 10.3.1 on tarkennettu vakuutusten osalta, että lentokoulutuksesta vastaavan koulutusorganisaation on annettava oppilaalle tiedot koulutuksen aikana voimassa olevista vakuutuksista, niiden ehdoista ja korvaussummista juuri kyseisessä organisaatiossa. Esimerkiksi jos oppilas suorittaa teoriakoulutuksen toisessa koulutusorganisaatiossa tai siirtyy lentokoulutuksen aloittamaan jatkamaan sitä toisessa organisaatiossa, on vakuutustiedot annettava uudestaan, selostaen miten vakuutukset on järjestetty tässä uudessa organisaatiossa. Alakohdasta 10.3.2 on poistettu sana "pääsääntöisesti": voi olla tilanteita, joissa sama lennonopettaja ei voi antaa peruslentokoulutusta yksinlentovaiheeseen saakka edes pääsääntöisesti. Kyseessä voi olla esimerkiksi sijaisen käyttö sairastapauksessa tai opettajan vaihto oppilaalle paremmin sopivaksi. Edelleen lennonopettajan vaihtoon on kuitenkin oltava perusteltu syy ja koulutuspäällikön suostumus. Alakohtaa 10.3.3 on tarkennettu siten, että oppilaskohtaiseen kirjanpitoon on merkittävä lentokoulutuksen päivämäärän lisäksi myös kellonaika, ja lentokoulutuksen "vaiheiden" sijasta yksittäiset lentoharjoitteet, jotta merkinnät voidaan helpommin kohdentaa koulutusohjelmaan. Kellonajan perusteella voidaan paremmin tarkistaa, että koulutuskirjanpidon merkinnät täsmäävät oppilaan lentopäiväkirjan kanssa. Myös alakohdasta 10.3.6 on tarkennettu: vähintään kaksi koululentoa valvotulta lentopaikalta sen auki ollessa vaaditaan silloin, kun lento-oppilaalla ei ole lentokokeusta valvotulta lentopaikalta lentämisestä ennen koulutuksen aloittamista. Alakohtaan 10.3.7 on tehty vähäisiä sanamuodon muutoksia, joiden tarkoituksena on selvittää, että yksinlennon jälkeisillä koululennoilla saa ilma-alusta ohjaavan oppilaan lisäksi olla mukana muita henkilöitä, joiden läsnäolo on koulutuksen kannalta tarpeellista. Nämä voivat olla joko muita oppilaita, tai esimerkiksi lennonopettajan suoritusta seuraava tarkastuslentäjä tai viranomaisen tarkastaja.

Kohdassa 10.4 Yksinlento on tarkistettu, että määriteltyä termiä "lento-oppilas" käytetään silloin, kun on kyse sellaisesta oppilaasta, jolla ei vielä ole lupakirjaa. Alakohdat 10.4.5 ja 10.4.6 on yhdistetty, koska nämä vaatimukset koskevat kaikkia lentopaikkoja (eikä erikseen valvomattomia tai valvottuja). Valvovalla lennonopettajalla on aina oltava kaksipuolinen radioyhteys oppilaaseen, ja hänen on tarkistettava lentosuunnitelmat ja ilmoitukset. Alakohdassa 10.4.7 käytetään tarkoituksellisesti termiä "oppilas", joka kattaa myös muut kuin lupakirjakoulutusta suorittavat. Tavallista tiukempien näkyvyys- ja pilvikorkeusvaatimusten asettaminen katsotaan tarkoituksenmukaiseksi aina, kun oppilas harjoittelee uutta asiaa, vaikka kyseessä ei olisikaan lupakirjaa varten suoritettava peruslentokoulutus.

Kohta 11, Koulutuksesta annettava todistus (kumottavan määräyksen kohta 10): Tämän kohdan sisältö ei ole muuttunut.

Kohta 12, Lentokoe (kumottavan määräyksen kohta 11): Tämän kohdan sisältö ei ole muuttunut.

Kohta 13, Asiakirjojen säilytys (kumottavan määräyksen kohta 12): Tämän kohdan sisältö ei ole muuttunut, kohdassa 13.2 on vähäisiä sanamuodon muutoksia.

Kohta 14, Lisävaatimukset luvanvaraisille koulutusorganisaatioille: Kokonaan uusi kohta. Kohtaan 14 on lisätty lisävaatimukset niille koulutusorganisaatioille, jotka antavat koulutusta luvanvaraisesti.

Kohdassa 14.1 asetetaan yleinen vaatimus luvanvaraisille koulutusorganisaatioille Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymistä koulutuskäsikirjasta ja toimintakäsikirjasta. Käsikirjojen tarkoituksena on yhtenäistää sekä luoda turvalliset puitteet koulutustoiminnalle ja ilma-alusten operoinnille koulutusorganisaatiossa.

Kohtaan 14.2 on asetettu vaatimus käsikirjojen ajan tasalla pitämisestä sekä niihin sisältyvien, koulutuksen kannalta oleellisten tietojen jakamisesta henkilöstölle ja

oppilaille, jotta käsikirjojen mukainen yhtenäistetty toiminta on mahdollista. Lisäksi mainitaan, että käsikirjoissa on kuvattava vastuut niiden ajan tasalla pitämisen varmistamiseksi. Mikäli käsikirjoihin sisältyy organisaation kannalta liiketaloudellisesti salassa pidettäviä tietoja, organisaatio voi päättää olla jakamatta koko käsikirjoja henkilöstölle tai oppilaille. Organisaation on kuitenkin annettava riittävät ja koulutuksen kannalta oleelliset tiedot henkilöstölle ja oppilaille turvallisen ja yhtenäistetyn toiminnan saavuttamiseksi.

Kohdassa 14.3 on kuvattu koulutuskäsikirjojen sisältö. Alakohdassa b) mainittu koulutussuunnitelma ja lentoharjoitukset sisältävät yhteenvedon koulutuksesta suunniteltuine lentoaikoinen ja lisäksi jokaisesta harjoituksessa tulee kuvata harjoituksen tai lennon tavoite sekä harjoituksessa/lennolla suoritettavat alaharjoitteet.

Alakohdan c) mukaisissa ohjeistuksissa on tarkoitus käydä oppilaan kanssa läpi tulevan harjoituksen tavoitteet sekä suorituskriteerit. Harjoituksen jälkeisessä palautteessa arvioidaan harjoituksen suoritusta sekä arvioidaan, onko kyseisen harjoituksen tavoitteet saavutettu riittävällä tasolla seuraavaa harjoitusta varten.

Alakohdan d) mukaisessa teoriaopetuskuvauksessa kerrotaan mm. teoriaopetuksen suoritustavat (käytetäänkö luokkaopetusta perinteisessä luokkatilassa tai virtuaalissa luokkatilassa, CBT-opetus, itsenäinen opiskelu jne.) sekä kyseisten opetusmuotojen oppimisen seurannan tavat ja mahdolliset oppilaalta edellytetyt läpäisyprosentit.

Alakohdan e) mukaan kuvataan, miten ja millä laitteilla mahdollinen lentokoulutus FSTD-laitteilla suoritetaan sekä laitteiden vaatimukset.

Alakohdan f) mukaan kuvataan toimintaohjeet mahdollisiin koulutustapahtumassa esiintyviin häiriötilanteisiin, läheltä piti -tilanteisiin sekä onnettomuustilanteisiin.

Kohdassa 14.4 kuvataan toimintakäsikirjan sisältö seuraavasti:

Alakohta a): organisaation yleiset toimintaperiaatteet, kuten organisaation sisäisen viestinnän järjestelyt (miten viestitään ja ketkä vastaavat viestinnästä) sekä kuka vastaa käsikirjan ajantasaisuudesta ja millä prosesseilla muutokset suoritetaan. Kohdassa tulee myös kuvata, millaisia lentoja organisaatio saa suorittaa sekä kuinka esimerkiksi organisaatio tunnistaa jäsenlentojen, tilauslentojen ja muiden lentojen rajapinnat. Lisäksi osassa voidaan kuvata muita yleisiä toimintaperiaatteita organisaation toimintaan liittyen.

Alakohta b): organisaation vastuuhenkilöiden tehtävät ja vastuualueet.

Alakohta c): oppilaiden ja opettajien lento- ja työaikarajoitukset sekä lepoajat. Rajoituksissa ja lepoajoissa on huomioitava ilmailumääräyksen OPS M3-2 vaatimukset (Ilma-aluksen ohjaamomiehistön lento- ja työaikarajoitukset – muu lentotoiminta kuin lentokoneilla harjoitettava kaupallinen ilmakuljetus).

Alakohta d): ilma-aluksen miehistön ja oppilaiden velvollisuudet ja vastuut.

Alakohta e): turvallisuustoimenpiteet, jotka sisältävät mm. hätätilanneohjeet lentotoiminnassa, poikkeamat ja niiden raportoinnin, turvallisuuden seurannan ja mittarit, joilla arvioidaan ja mitataan turvallisuuden kehitystä.

Alakohta f): lentokaluston tekniset ohjeet, huolto- ja lentokelpoisuuden hallinnan menettelyt, turvalliseen koulutuskäyttöön liittyvät menetelmät, suoritusarvot ja kuormaustiedot sekä menettelyt kohdan tietojen muuttamiseen. Kohta sisältää myös säävaatimukset koulutustoiminnassa.

Alakohta g): käytettävät koulutusreitit ja -alueet. Lisäksi tämän kohdan mukaisesti kuvataan lentopaikkavaatimukset toimintaa varten.

Alakohta h): henkilöstön koulutusta ja pätevyysvaatimuksia koskevat tiedot. Kohdan mukaisesti kuvataan myös henkilöstölle ja oppilaille annettavat turvallisuus-koulutukset ilma-alusten operointiin liittyen.

Kohtaan 14.5 on kuvattu vaatimukset luvanvaraisten koulutusorganisaatioiden turvallisuuden- ja vaatimustenmukaisuuden seurannalle. Vaatimukset ovat luvanvaraisille koulutusorganisaatioille kattavammat kuin ilmoituksenvaraisille, koska näiden koulutuksessa käytetään vaativampia ilma-aluksia kuin ilmoituksenvaraisissa organisaatioissa, minkä vuoksi riskit ovat suuremmat ja turvallisuuden hallinta on erityisen tärkeää.

Kohdassa 14.6 vaaditaan, että luvanvaraisen koulutusorganisaation on nimitettävä turvallisuuden hallinnasta ja vaatimustenmukaisuudesta vastaava johtaja. Sama henkilö voi myös vastata molemmista tehtävistä. Henkilö, joka vastaa turvallisuuden hallinnasta ja/tai vaatimustenmukaisuudesta, ei kuitenkaan saa toimia lisäksi vastuullisen johtajan, koulutuspäällikön tai päälennonopettajan tehtävässä.

Kohta 15, Poikkeukset: Määräyksen poikkeuskohtaa on muutettu ensinnäkin siten, että poikkeuksia voidaan myöntää vain hakemuksesta. Toisaalta poikkeukset voivat olla myös pysyviä eikä vain määräaikaisia, koska esimerkiksi historiallisilla ilma-aluksilla annettavaan koulutukseen liittyy pysyvästi erityispiirteitä. Poikkeuksen hakijalle on annettu vastuuta poikkeamistarpeen perusteleminen sekä sellaisen vaihtoehtoisen tavan esittämisestä, jolla määräyksen tarkoitusta vastaava turvallisuustaso saavutetaan.

Kohta 16, Siirtymämääräykset: Kohdassa annetaan kolmen kuukauden siirtymäaika koulutusluvan hakemiseen sellaisille koulutusorganisaatioille, jotka ovat aiemmin tehneet toiminnastaan koulutusilmoituksen, mutta antavat koulutusta sellaisilla ilma-aluksilla joille jatkossa kohdan 3.1 mukaan vaaditaan koulutuslupa. Näitä ilma-aluksia ovat suorituskykyiset ilma-alukset, monimoottoriset lentokoneet sekä monimoottoriset tai hyväksytyltä matkustajapaikkaluvultaan yli 5-paikkaiset helikopterit. Jos organisaatio ei tässä määräajassa jätä koulutuslupahakemusta, sen koulutusoikeus katsotaan päättyneeksi.

Siirtymäaika annetaan myös kohdissa 14.3 ja 14.4 vaaditun koulutuskäsikirjan ja toimintakäsikirjan laatimiseen. Näille on haettava viranomaisen hyväksyntää kolmen kuukauden kuluessa määräyksen voimaantulosta, ja samaan päivämäärään mennessä on oltava perustettuna kohdan 14.5 mukainen turvallisuuden- ja vaatimustenmukaisuuden hallintajärjestelmä.

Myös kohdassa 6.2 esitetyt vaatimukset riskienhallinnasta on täytettävä kolmen kuukauden kuluessa määräyksen voimaantulosta.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys annetaan kesällä 2026. Koulutusluvan hakemiseen annetaan kolmen kuukauden siirtymäaika määräyksen voimaantulosta.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepäätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta tiedotetaan sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Traficomin verkkosivuilla. Lisäksi viestitään kohdennetusti määräyksen mukaista lentokoulutusta harjoittaville koulutusorganisaatioille. Valmis määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja linkitetään Traficomin verkkosivuille ilmailumääräyskokoelmaan.