

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom
Yleinen kommentti	<p>Suomen Ilmailuliitto kiittää mahdollisuudesta olla mukana valmistelemissa ilmailumääräystä TRG M1-7. Toteamme, että valmistelun aikana esillä olleet ja yhdessä löydetyt ratkaisut ovat pääosin luonnoksessa mukana. Useita seikkoja on tullut esille vasta lausuntovaiheessa.</p> <p>Ilmailuliitto katsoo, että kiinteä, koko valmisteluprosessin aikainen yhteistyö käyttäjäryhmän ja viranomaisen välillä on tärkeää. Täten hanke tulee tarkasteltua kaikissa vaiheissa eri näkökulmista, joka vähentää lausuntovaiheen työtä.</p>	Suomen Ilmailuliitto ry (SIL)	Traficom kiittää kommentista ja pyrkii jatkossakin varmistamaan yhteistyön sidosryhmien kanssa määräysvalmistelussa.
4.1.1	<p>"Koulutustoimintaa harjoittavalla organisaatiolla on oltava taloudelliset edellytykset siihen, että toiminta voidaan toteuttaa sovellettavien vaatimusten mukaisesti."</p> <p>Miten tämä tarkastetaan ja millaiset ovat ehdot joilla voidaan todeta kouluttajan kelpoisuus tähän vaatimukseen? Tähän on saatava määrittäminen asiasta.</p>	SIL, Experimental- ja ultratoimikunta (SIL:n lausunnon kanssa samansisältöinen lausunto on saatu myös Mäntsälän ilmailukerholta)	Traficom ei säännönmukaisesti tarkasta taloudellisten edellytysten täyttymistä koulutusilmoitusta vastaanottaessaan. Jos organisaation taloudellisesta tilanteesta jossain vaiheessa herää perusteltua epäilyä siinä määrin, että tilanteella saataisi olla kielteistä vaikutusta lentoturvallisuuteen, asia selvitetään. Traficomilla on palveluksessaan myös organisaation taloudellisen tilan arviointiin pätevää henkilöstöä.
4.1.3	Kohdassa on mainittu ettei vastuullisella johtajalla saa olla edellä mainittuja rikkomuksia, kuitenkin kohdassa 4.2.1. vastuulliselle johtajalle ei ole esitetty mitään ilmailullisia vaatimuksia joten, tästä voisi tuon vastuullisen johtajan osuuden ottaa pois.	SIL	On totta, ettei vastuullisen johtajan vaadita olevan ilmailun ammattilainen tai harrastaja. Jos hän kuitenkin on toiminut ilmailualalla, on selvää, ettei ilmailulainsäädäntöä toistuvasti tai vakavasti rikkonutta henkilöä voida pitää sopivana organisaation vastuuhenkilöksi. Lisäksi kohdassa mainitaan koulutustoimintaan liittyvät rikkomukset, joihin vastuuhenkilöksi valittava ei myöskään saa olla syyllistynyt. EU:n lentomiehistöasetuksen 1178/2011 kohdan DTO.GEN.210 c) mukaan ilmoituksenvarainen koulutusorganisaatio ei saa nimetä henkilöä edustajakseen tai koulutuspäälliköksi, jos on olemassa objektiivista näyttöä siitä, ettei hänen voida luottaa hoitavan tehtäviään tavalla, joka turvaa ja edistää ilmailun turvallisuutta. Kohtaan liittyvässä ohjemateriaalissa GM1 DTO.GEN.210(c) esimerkkeinä tällaisista epäluotettavuuden osoituksista mainitaan juuri ilmailurikkomukset. Tätä on syytä pitää yleisenä ohjenuorana myös kansallisen määräyksen mukaisen koulutusorganisaation vastuuhenkilöiden soveltuvuutta arvioitaessa.

4.2.1	Lisäyksenä ehdotamme: Vastuullisella johtajalla tulee olla yhtiön tai yhteisön nimenkirjoitusoikeus, kun kysymyksessä on yhtiö tai yhteisö. Jos henkilölupa niin hänhän voi nimen kirjoittaa.	SIL	Traficominn kannalta ei sinänsä ole merkitystä, onko vastuullisella johtajalla itsellään yrityksen tai yhteisön nimenkirjoitusoikeus vai huolehtiiko joku muu tarvittavista toimenpiteistä hänen puolestaan. Tästä syystä asiaa ei pidetä tarpeellisena kirjata määräykseen. Luonnollisesti koulutusorganisaation perustamiseen eli koulutusilmoituksen jättämiseen tarvitaan nimenkirjoitusoikeudellisen edustajan hyväksyntä.
5, 5.1 ja 5.2	Olisi erittäin hyvä jos määräyksessä olisi mainittuna linkit, mistä siinä mainitut lomakkeet löytyvät. Vaihtoehtoisesti lomakkeet määräyksen liitteiksi.	SIL	Määräyksessä viitattujen lomakkeiden numerot mainitaan sen perustelumui-stiossa (koulutuksen aloittamisilmoitus LU3152 ja sisäisen valvonnan tarkastus LU3172). Linkkejä näihin ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista ottaa määräykseen, koska linkit saattavat vanhentua nopeasti. Sama koskee lomakkeiden lisäämistä määräyksen liitteiksi, sillä lomakkeisiin saattaa tulla muutoksia, jolloin versionumero muuttuu ja liitteenä oleva lomake olisi vanhentunut. Määräyksen muutosprosessia ei ole tarkoituksenmukaista käynnistää aina lomakkeen muuttuessa. Lomakkeet ja niihin liittyviä ohjeita löytyy lentokouluttajille suunnatulta Traficominn verkkosivulta.
7.4	Ehdotetaan teksti muutettavaksi seuraavasti: 7.4 Koulutuspäällikkö vastaa siitä, että lentokoulutuksessa käytettävien ilma-alusten huoltotoiminta ja lentokelpoisuuden ylläpito on järjestetty <i>ilmailumääräyksen AIR M1-5 vaatimusten mukaisesti</i> .	SIL	Tehdään muutos kuten ehdotettu.
8.2	Ehdotetaan seuraavaa muutosta: Peruslentokoulutuksessa oppilaan koulutusaika saa olla enintään kaksi tuntia ilma-aikaa yhden vuorokauden aikana. Enintään neljä tuntia silloin kun koululennot ovat koulutusohjelman mukaisia matkalentoja. Perustelu: Suomessa on alueita, joilla kaksi tuntia ei riitä matkalentovaatimusten täyttämiseksi, ellei anneta oikeutta myöntää lisälentoaikaa harkinnan perusteella.	SIL	Aikarajoituksen tarkoituksena on varmistaa, että yhden päivän aikana ei lennetäisi enempää kuin yksi matkalento, eikä esimerkiksi koulumatkalentoa ja yksinmatkalentoa samana päivänä. Erikoistilanteita varten päivittäistä enimmäiskoulutusaikaa on kuitenkin mahdollista pidentää koulutuspäällikön hyväksynnällä. Tarvittaessa tällainen hyväksyntä voitaisiin antaa yhdellä kertaa esimerkiksi tietyn reitin lentämiseen toistuvasti silloin, kun kahden tunnin koulutusaika ei kyseisellä alueella riitä matkalentovaatimusten täyttämiseen. Traficom voi lupakirjahakemusta käsiteltäessä tarkistaa, millä perusteella ajan ylitys on hyväksytty.
9.2.3	Oppilaan aiemmin saaman muun vastaavan teoriakoulutuksen perusteella koulutuspäällikkö voi vapauttaa hänet osaksi tai kokonaan osallistumisesta kurssin oppitunneille tai tietokoneavusteisen etäopiskelun eri osioihin. Perustelu: Määräyksen muissa osissa on perustelumui-stionkin mukaan karsittu tietokoneavusteinen-	Yksityishenkilö	Kiitos huomiosta, poistetaan sana "tietokoneavusteinen" tästä kohdasta sekä kohdasta 10.1 c).

	sanaa pois. Tässäkään kohdassa se ei tuo mitään lisäarvoa.		
9.2.6	Ehdotamme lisättäväksi kohdan f) ihmisen suorituskyky ja rajoitukset. Perusteluna antaa opettajalle mahdollisuus arvioida omaa ja oppilaan vireystilaa.	SIL	Lisätään kohta f) kuten ehdotettu.
9.3.3	Koulutusorganisaation on pidettävä lentokoulutuksesta oppilaskohtaista koulutusohjelman mukaista kirjanpitoa. Kirjanpidosta on ilmentävä oppilaan lennonopettaja, lentokoulutuksen päivämäärät, lentokoulutuksen vaiheet sekä kirjallisten kokeiden ja koulutustarkastuslentojen suoritukset. Perustelu: Kirjallisten kokeiden suoritus kuuluu teoriakoulutuksen puolelle. Ennen yksinlentoa tehtävä tarkastus voidaan kyllä lentokoulutuskirjanpitoon hyvinkin vaatia, mutta sanamuotoa pitää muokata esim. ennen yksinlentoa vaadittavien kokeiden tarkastukseksi.	Yksityishenkilö	Poistetaan viittaus "kirjallisiin kokeisiin" tästä kohdasta. Teoriakokeita koskevasta kirjanpidosta määrätään jo edellä kohdassa 9.2.5 teoriakoulutuksen alla. Ennen ensimmäistä yksinlentoa suoritettavista kirjallisista kokeista määrätään kohdassa 9.4.1. Koulutusohjelmia hyväksyttäessä varmistetaan, että ennen yksinlentoa vaadittavista kirjallisista kokeista on huolehdittu.
9.3.4	Koulutusorganisaation on tarpeen mukaan kertauskoulutuksella huolehdittava oppilaan tietojen ja lentotaidon säilymisestä. Perustelu: Siirrettävä yleisiin vaatimuksiin esim. kohdaksi 9.1.6, koska koskee sekä teoria ("tietojen") että lentotaidon säilymistä.	Yksityishenkilö	Vaatus huolehtia oppilaan teoriatietojen ja lentotaidon säilymisestä kertauskoulutuksella siirretään Yleistä-osion alle kohtaan 9.1.2.
9.4.1	"Ennen ensimmäistä yksinlentoa oppilaan on suoritettava hyväksytysti koulutusohjelman mukaiset aerodynamiikkaa, ohjausoppia, ilmailun säädöksiä ja koulutukseen käytettävän ilma-aluksen käyttöä ja hoitoa sekä lentokäsikirjaa (tai -ohjekirjaa) koskevat kirjalliset kokeet." Nykyisissä koulutusohjelmissä termit ovat varmasti näin, mutta olisiko tarkoituksenmukaista ohjata ilmailumääräyksellä niiden revisiointia Part-FCL-termien mukaisiksi (lennoteoria....). Näin koulutuksen hyvitäminen korkeampia lupakirjoja varten ainakin helpottuisi.	Yksityishenkilö	Myös nykyisten kansallisten PEL-sarjan lupakirjamääräysten koulutusvaatimuksissa oppiaineiden nimet on kirjoitettu tähän "vanhaan" kansalliseen muotoon. Part-FCL:n mukaisten termien käyttöönotto olisi sinänsä perusteltua, mutta olisi asianmukaista muuttaa nimitykset ensin lupakirjamääräyksiin.

9.4.7	"Oppilaan ollessa koulutusohjelman mukaisella yksinmatkalennolla saa valvova lennonopettaja kouluttaa muita oppilaita edellyttäen, että häneen saadaan aina välittömästi yhteys, ja hänen on oltava määräkentällä oppilaan saapuessa matkalennolta. <i>Edellä oleva</i> ei koske kuumailma- ja kaasupallokoulutusta." Tässä <i>edellä oleva</i> -termin voi ymmärtää kahdella tavalla: Kuumailmapallo-opettaja EI saa kouluttaa muita oppilaita EIKÄ oltava määrälentopaikalla / Saa kouluttaa muita, mutta EI tarvitse olla määräkentällä. Oletan, että jälkimmäinen on tarkoitus.	Yksityishenkilö	Kirjoitetaan virke selkeään muotoon samoin kuin edellä kohdassa 9.4.4: Edellä olevasta poiketen kuumailma- tai kaasupallolennonopettajan on seurattava oppilaan yksinlentoa pallon maahenkilöstön mukana.
10.1	"Koulutuksen tai tutustumiskoulutuksen päätyttyä koulutusorganisaation on annettava oppilaalle koulutuspäällikön allekirjoittama todistus, jossa koulutusorganisaatio vakuuttaa, että oppilas on saavuttanut lupakirjan, kelpuutuksen tai oikeuden myöntämiseen vaadittavat tiedot ja taidot. Lisäksi todistuksessa on oltava seuraavat tiedot:" Tutustumiskoulutuksen päätyttyä siis koulutusorganisaation on annettava todistus, että oppilas on saavuttanut lupakirjan myöntämiseen vaadittavat tiedot. Tuskin....	Yksityishenkilö	Kiitos huomautuksesta. Tutustumiskoulutuksessa oppilas ei tietenkään ole saavuttanut lupakirjan myöntämiseen vaadittavia tietoja ja taitoja, joten virke johtaa väärään tulkintaan. Muotoillaan kohta uudelleen siten, että vain lupakirjaa varten annettavan koulutuksen todistuksessa on oltava vakuutus siitä, että oppilas on saavuttanut lupakirjan, kelpuutuksen tai oikeuden myöntämiseen vaadittavat tiedot ja taidot.
11	Huolehdittava hänen osallistumisestaan... Kielikorvani mukaan tällaista termiä käytetään velvoittavana (vanhempien on huolehdittava alaikäisen lapsensa osallistumisesta opetukseen). Parempana pitäisin, että koulutusorganisaatio tilaa lentokokeen oppilaalleen.	Yksityishenkilö	Koulutusorganisaatio tilaa tarkastuslentäjän sekä huolehtii tarvittavista asiakirjoista. Kohta tarkennetaan muotoon "järjestettävä oppilaalle lentokoe". Perustelumuiotioon täsmennetään, että tällä tarkoitetaan tarkastuslentäjän tilaamisen lisäksi koulutuskirjanpidon ja muiden tarvittavien asiakirjojen järjestämistä saataville sekä ilma-aluksen varaamista lentokoetta varten.
11	Ehdotetaan muutettavaksi seuraavasti: Koulutusorganisaation on kurssin päätyttyä, <i>kun on varmistettu, että koulutusohjelman mukainen koulutustavoite on saavutettu</i> , annettava oppilaalle suositus lentokokeeseen sekä huolehdittava hänen osallistumisestaan siihen lupakirjan, kelpuutuksen tai oikeuden saamiseksi. Koulutusorganisaatio on velvollinen antamaan tarkastuslentäjälle tämän pyytämät tiedot oppilaasta ja hänen koulutuksestaan.	SIL	Ehdotus hyväksytään hieman muutettuna muodossa " <i>kun koulutusohjelman mukainen koulutustavoite on saavutettu</i> ". Viittaus "varmistamiseen" on poistettu, koska koulutusorganisaatiossa ei järjestetä erityistä koetta sen varmistamiseksi, että lentokoulutusohjelman koulutustavoite on saavutettu. Koulutusorganisaatio antaa suosituksen lentokokeeseen siinä vaiheessa, kun oppilas on suorittanut kaikki harjoitteet ja on lennonopettajan arvion mukaan saavuttanut riittävän taitotason lentokokeen suorittamista varten.

11 ja 12 suhteessa 4.1.2	<p>11 Koulutusorganisaation on kurssin päätyttyä annettava oppilaalle..</p> <p>12.1 Koulutusorganisaation on säilytettävä...</p> <p>4.1.2 Koulutusorganisaatiossa on oltava vastuullisen johtajan ja koulutuspäällikön lisäksi kuhunkin koulutettavaan ilma-alusryhmään päälennonopettaja sekä riittävä määrä teoria- ja lennonopettajia. Sama henkilö voi toimia useammassa kuin yhdessä tehtävässä.</p> <p>Onko alkuperäisenä tarkoituksena ollut, että teoriaopettaja (ei vastuuhenkilö) voi antaa todistuksen organisaation nimissä? En pidä hyvänä. Mikäli minun ajatteleman mukaisesti vastuuhenkilöt ovat oikeutettuja tähän, tuo riittävä määrä (4.1.3 ja kohta 4.4) pitäisi siirtää / väliotsikoida organisaation ulkopuolelle. Mielelläni näkisin, että opettajan rooli nimettäisiin organisaatioon kuuluvaksi, jolloin kohtien 11 ja 12 kohdalla olisi tarpeen nimetä, ketä tarkoitetaan. 11-tapauksessa mielestäni vain KP vastatessaan kokonaisuudesta ja 12-tapauksessa vast.joht tai KP.</p>	Yksityishenkilö	Tarkoituksena ei ole ollut, että teoriaopettaja voi antaa todistuksen organisaation nimissä. Koulutusorganisaation nimissä voivat joka tapauksessa toimia ainoastaan ne, joilla on kyseisen yrityksen tai yhteisön nimenkirjoitusoikeus. Kohdan 4 otsikoinnin tarkoituksena ei ole määrittää, kenellä on oikeus edustaa organisaatiota, vaan ainoastaan määrätä organisaation henkilöstövaatimuksista. Kohtaan 11 tarkennetaan, että kyseessä on koulutuspäällikön allekirjoittama suositus lentokokeeseen. Kohdan 12 mukaisesta asiakirjojen säilytyksestä vastaa organisaatio yleisesti, eli sen palveluksessa toimivat henkilöt ja viime kädessä vastuuhenkilöt.
14	Ehdotamme tämän poistamista määräyksestä. Emme näe mitään edellytyksiä poikkeuksien myöntämisille.	SIL	Mahdollisuus poikkeusten myöntämiseen on nähty tarpeelliseksi ottaa kaikkiin määräyksiin, vaikka poikkeusten tarve ei olisi ennalta arvioitavissa. Poikkeukset voivat tulla tarpeellisiksi odottamattomissa tilanteissa, kuten esimerkiksi koronaviruspandemian tapaus on osoittanut. Poikkeuksia ei kuitenkaan myönnetä automaattisesti, vaan niihin on oltava perusteltu syy, ja vastaavan turvallisuustason saavuttaminen on pystyttävä osoittamaan.
14	Kannattaisiko tähän soveltaa EASA:n perusasetuksen artikla 71(1):n filosofiaa: organisaation tulee esittää, että vähintään sama turvallisuustaso saavutetaan ja Traficom sen hyväksyy. Perustelumuiustiossa lisäksi todettiin, että virasto-sanaa ei käytettäisi. Tässä se edelleen on.	Yksityishenkilö	Määräyksessä noudatetaan samoja periaatteita kuin EASA-perusasetuksen 71(1) artiklan mukaisissa poikkeuksissa. Määräystä vastaavan turvallisuustason saavuttaminen on osoitettava niin, että virasto katsoo sen riittäväksi. 71 artiklan tavoin poikkeusten soveltamisala ja kesto myös rajoitetaan siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, ja niitä sovelletaan syrjimättömästi.
		Perustelumuiustiossa todetaan, että <i>ilmailuviranomaisen</i> määritelmä on poistettu, ja sitä tarkoitettaessa määräyksessä käytetään viraston nimeä, Liikenne- ja viestintävirasto. Kun viraston koko nimi esiintyy samassa virkkeessä jo edellä, siihen voidaan kyllä viitata lyhyesti "virastona".	