

## TRG M1-7: Kansallinen lentokoulutus

### Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräysmuutoksen tarkoituksena on ottaa kansallisen sääntelyn alaisessa ohjaamomiehistön lento- ja teoriakoulutuksessa käyttöön mahdollisuus koulutusorganisaatioiden ilmoituksenvaraiseen toimintaan, joka on jo sallittu EU-sääntelyn piiriin kuuluvassa koulutustoiminnassa lentomiestöasetuksen<sup>1</sup> liitteen VIII (osa DTO) mukaisesti. Samalla määräyksen ajantasaisuus on muutoinkin tarkistettu ja tarvittavat muutokset tehty.

Kansallisen sääntelyn alaista koulutustoimintaa on EASA-asetuksen<sup>2</sup> liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla annettava koulutus, 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 otetaan 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. Poikkeusmahdollisuus tullaan ottamaan käyttöön 1.1.2021 voimaan tulevilla ilmailulain (864/2014) ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muutoksilla 534/2020 ja 535/2020.

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.

Tässä muutoksessa ennen pelkästään harrasteilmailun lentokoulutusta koskeneen määräyksen TRG M1-7 soveltamisalaa on muutettu siten, että se kattaa myös EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla lentokoneilla ja helikoptereilla (mm. historialliset ilma-alukset) annettavan lentokoulutuksen. Näin ollen kaikki kansallisen sääntelyn piiriin jäävä ohjaamomiehistön koulutustoiminta sisältyy nyt samaan määräykseen, jolloin määräys TRG M1-1, Lentokone- ja helikopterilentokoulutus, voidaan kumota.

Tämän määräyshankkeen yhteydessä kumotaan myös sisällöltään vanhentunut ilmailumääräys PEL M1-1, jolla on saatettu voimaan yhteiseurooppalaiset ilmailuvaatimukset JAR-FCL 1 (Ohjaamomiehistön lupakirjat - Lentokoneet), JAR-FCL 2 (Ohjaamomiehistön lupakirjat - Helikopterit) ja JAR-FCL 3 (Ohjaamomiehistön lupakirjat - Lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset). Näiden sijasta sovelletaan nykyisin

<sup>1</sup> Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiestöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1)

<sup>2</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)

EU:n lentomiehistöasetusta. Asetuksen 10 a artiklan 3 kohdassa annettu viimeinen JAR-vaatimukseen liittyvä siirtymäaika, joka koskee JAR:n mukaisten koulutusorganisaatioiden oikeutta antaa koulutusta EU-vaatimusten mukaisia yksityislentäjän lupakirjoja (PPL) ja kevyiden ilma-alusten lupakirjoja (LAPL) varten, on päättynyt 8.4.2019. PEL M1-1:n kumoamisen seurauksena poistetaan ilmailumääräyskokoelmasta edellä mainitut JAR-FCL-vaatimukset.

Muutetun määräyksen säädösperustana on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 135 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lentomiehistön koulutuksesta. Määräyksen TRG M1-7 vastainen toiminta voi johtaa liikenteen palveluista annetun lain mukaisiin seuraamuksiin. Niihin kuuluu lain 245 §:n mukainen huomautus tai varoitus, minkä lisäksi virasto voi lain 255 §:n mukaisesti velvoittaa luvanhaltijan korjaamaan virheensä tai laiminlyönnin sekä asettaa tällaisen päätöksen tehosteeksi uhkasakon. Lain 265 §:n mukaan myös koulutustoiminnastaan ilmoittamatta jättänyt voidaan tuomita sakkoon luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta.

## Määräyksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke on käynnistetty Liikenteen turvallisuusviraston 13.10.2016 julkaisemalla määräyshankepäätöksellä. Silloin voimassa olleen ilmailulain (864/2014) 71 § ei kuitenkaan vielä sallinut ilmoituksenvaraista koulutusta, vaan edellytti koulutuslupaa ohjaamomiehistön lento- ja teoriakoulutukseen. Tästä syystä määräyksen valmistelu keskeytyi, ja sitä oli mahdollista jatkaa vasta, kun liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 1. heinäkuuta 2018 voimaan tullut muutos (135 §) mahdollisti ilmoituksenvaraisen koulutustoiminnan. Kansallisella tasolla ilmoituksenvarainen koulutus kuitenkin edellyttää, että vastaavaa koulutustoimintaa saa Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa. EU-lainsäädännön vaatimusten soveltamiselle purje- ja ilmapallolentäjien koulutusorganisaatioihin oli asetettu siirtymäaika, joka oli otettu Suomessa käyttöön ilmailumääräyksellä GEN M1-9 ja johon myös ilmoituksenvaraisia koulutusorganisaatioita koskeva liite VIII (osa DTO) sisältyi. Tämä siirtymäaika päättyi 8.4.2020.

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa (ennen 1.1.2019 Liikenteen turvallisuusvirastossa) virkatyönä. Määräyksestä järjestettiin 25.6. - 17.8 sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros, jonka aikana määräysluonnosta oli mahdollista kommentoida myös viraston sisäisesti. Lausunnot saatiin Suomen ilmailuliiton (SIL) Experimental- ja ultrakevyttoimikunnalta sekä yhdeltä yksityishenkilöltä. Lausuntojen johdosta määräysluonnokseen tehtiin vähäisiä muutoksia, jotka ilmenevät jäljempää yksityiskohtaisista perusteluista ja kommentikoosteesta.

## Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutos keventää asiakkaille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa, kun heidän ei tarvitse enää hakea viranomaiselta koulutuslupaa. Sen sijaan riittää lomakkeella tehtävä ilmoitus koulutuksen aloittamisesta ja sen muutoksista. Myös viranomaisen työmäärä vähenee jonkin verran koulutuslupien käsittelyyn verrattuna, koska aiemmin kolme vuotta voimassa olleiden koulutuslupien uusimiset jäivät pois. Organisaatioiden koulutusohjelmat sekä vastuuhenkilöistä koulutuspäälliköt ja päälennonopettajat on kuitenkin hyväksyttävä myös uuden määräyksen mukaan.

Asiakkaille koituu määräysmuutoksesta vähäistä taloudellista hyötyä, sillä ensimmäisestä koulutusluvasta perittävä maksu jää pois (voimassa olevan Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun asetuksen (472/2020) mukaan 800 euroa). Viranomaisen uusista koulutusluvista saamat tulot luonnollisesti vähenevät vastaavasti. Uusia kansallisia koulutusorganisaatioita tulisi kuitenkin hyväksyttäväksi arviolta vain 1-2 vuosittain, joten kustannusvaikutus on vähäinen. Vuosimaksu koulutusluvan saaneille ja ilmoituksenvaraisille koulutusor-

ganisaatioille on sama (500 euroa). Suomessa toimii tällä hetkellä 37 koulutusorganisaatiota, jotka antavat kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvaa lentokoulutusta.

Määräyksellä voidaan katsoa olevan positiivinen vaikutus turvallisuuteen, koska organisaatioiden omavalvontaan ja vuosiraportointiin kiinnitetään entistä enemmän huomiota. Jos koulutustoiminnan valvonta osoittaa puutteita ilmoituksenvaraisen koulutusorganisaation toiminnassa eikä niitä määräaikaan mennessä korjata, viranomaisen voi ryhtyä liikenteen palveluista annetun lain seuraamuksia koskevassa VII osassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa organisaation korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä ja asettaa päätöksen tehosteeksi uhkasakon tai uhan siitä, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan. Valvonnan painopiste siirtyy enemmän vuosittaiseen valvontaan koulutusorganisaation antamien raporttien perusteella, kun aiemmin luvan saaneita koulutusorganisaatioita auditointiin yleensä kerran kuudessa vuodessa. Paikan päällä tehtäviä tarkastuksia ilmoituksenvaraisiin koulutusorganisaatioihin suoritetaan jatkossa tarvittaessa, ja niitä kohdistetaan esimerkiksi erityisten valvontateemojen mukaan.

Määräyksellä ei ole vaikutuksia ympäristöön eikä esteettömyyteen tai tasa-arvoon.

## **Yksityiskohtaiset perustelut**

Määräyksestä on poistettu viittaukset lentokoulutuslupaun, ja esim. ”lentokoulutusluvan haltijan” sijasta käytetään yleisnimitystä ”koulutusorganisaatio”. Muita vaatimusten sisältöön vaikuttavia muutoksia on tehty seuraaviin määräyskohtiin:

*Kohta 1, Soveltamisala:* Määräyksen soveltamisalaan on lisätty myös lentokoneet ja helikopterit, siltä osin kuin ne eivät kuulu EASA-asetuksen soveltamisalaan. Näitä ovat historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset sekä harrasterakenteiset ja experimental-luokkaan kuuluvat ilma-alukset.

Soveltamisalakohdassa ”muutoin EU-sääntelyn ulkopuolelle jäävillä ilma-aluksilla” tarkoitetaan esimerkiksi sellaisia ilma-aluksia, jolle jäsenvaltio voi päättää myöntää poikkeuksen EASA-perusasetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisesti (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). Tällainen poikkeusmahdollisuus otetaan Suomessa ilmailulainsäädännön muutoksilla käyttöön 1. tammikuuta 2021 alkaen. Kevyemmän luokan ultrakevytlentokoneista painavamman luokan ultrakevytlentokoneisiin siirryttäessä on tarkoitus vaatia eroavuuskoulutus. Eroavuus- ja perehdyttämiskoulutuksesta ei kuitenkaan määrätä tässä määräyksessä, vaan ultrakevytlentäjän lupakirjaa koskevassa ilmailumääräyksessä PEL M2-70.

*Kohta 2, Määritelmät:* Kohdasta on poistettu määritelmät termeille ”jatkokoulutus” ja ”lentopaikan tilapäinen käyttö”, koska näitä termejä ei uudistetussa määräyksessä enää käytetä. Samoin on poistettu ”kertauskoulutuksen” määritelmä, koska aiemman määritelmän mukaisissa tapauksissa tekstissä mainitaan, että kyseessä on lennonopettajien kertauskoulutus. ”Ilmailuviranomaisen” määritelmä on poistettu, koska sitä tarkoitettaessa määräyksessä käytetään nyt viraston nimeä, Liikenne- ja viestintävirasto.

Määritelmäkohtaan on lisätty uusina määritelmät termeille ”koululento” ja ”koulutustarkastuslento”. Termi ”peruskoulutus” on muutettu termiksi ”peruslentokoulutus”, koska sitä käytetään määräyksessä nimenomaan lentokoulutuksen yhteydessä. Termin ”tutustumiskoulutus” määritelmää on tarkennettu mainitsemalla, että tällainen koulutus voidaan hyvittää osaksi peruslentokoulutusta, toisin kuin esittelykoulutus.

*Kohta 3, Oikeus antaa koulutusta:* Uusi kohta, jossa kuvataan menettelyt ilmoituksenvaraista koulutustoimintaa varten. Liikenne- ja viestintävirastolle on tehtävä ilmoitus koulutuksen aloittamisesta sekä toiminnan myöhemmistä muutoksista ja

toiminnan lopettamisesta. Ilmoitus on tehtävä Liikenne- ja viestintäviraston lomakkeella LU3152. Organisaatio saa aloittaa koulutuksen antamisen heti, kun virasto on vahvistanut vastaanottaneensa ilmoituksen. Jos Liikenne- ja viestintävirasto kuitenkin on havainnut ilmoituksessa tai siihen liittyvässä koulutusohjelmassa puutteita ja pyytänyt korjaamaan ne tiettyyn määräaikaan mennessä, korjaukset on tehtävä ennen kuin koulutus voidaan saattaa loppuun. Sama koskee tilanteita, joissa viranomaisvalvonta on osoittanut puutteita koulutustoiminnassa. Puutteiden korjaamatta jättäminen asetettuun määräaikaan mennessä voi johtaa liikenteen palveluista annetun lain VII osan mukaisiin seuraamuksiin. Näitä ovat 245 §:n mukainen huomautus tai varoitus sekä 255 §:ssä tarkoitettu uhkasakko, teettämishukka tai keskeyttämishukka. Jälkimmäisen kohdan perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa toimijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, ja päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan. Lisäksi lain 265 §:n mukaan luvottomasta liikenteen koulutustoiminnasta voidaan tuomita sakkoon, jos organisaatio on tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta jättänyt tekemättä koulutustoiminnastaan ilmoituksen.

#### *Kohta 4, Koulutusorganisaatio:*

*Kohta 4.1.1:* Lisätty kohta, jonka mukaan koulutusorganisaatiolla on oltava riittävät taloudelliset edellytykset vaatimusten mukaisen toiminnan toteuttamiseen. Kohta on peräisin kumottavasta määräyksestä TRG M1-1, Lentokone- ja helikopterilentokoulutus. Traficom ei kuitenkaan tarkasta organisaation taloudellisia edellytyksiä säännönmukaisesti ilmoitusta vastaanottaessaan, vaan asiaa selvitetään jos siihen on erityistä syytä ja tilanteella saattaisi olla vaikutusta lentoturvallisuuteen.

*Kohta 4.1.2:* Kohtaa on tarkennettu siten, että organisaatiossa on oltava päälennonopettaja kutakin koulutettavaa ilma-alusryhmää varten. Sama henkilö voi toimia useammassa kuin yhdessä tehtävässä, eikä tähän vaadita enää erillistä hyväksyntää.

*Kohta 4.1.3 (vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 4.1.4):* Kohtaan on täsmennetty, että koulutuspäällikön ja päälennonopettajan lisäksi myöskään organisaation vastuulliselle johtajalle ei saa olla määrätty rangaistusta lento- tai koulutustoimintaan liittyvistä rikoksista tai rikkomuksista kolmen viime vuoden aikana. Lisäksi vaatimuksena on, ettei näille vastuuhenkilöille saa olla kyseisellä ajanjaksolla määrätty hallinnollisia seuraamuksia, kuten lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen rajoitusta tai peruutusta, ilmailulainsäädännön tai -määräysten noudattamatta jättämisen takia. Uusi muotoilu vastaa aiemman määräyksen TRG M1-1 kohtaa 3.1.6.

EU:n lentomiehistöasetuksen 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. Tällaista objektiivista näyttöä luotettavuuden puutteesta voi olla esimerkiksi lupakirjan tai kelpuutuksen rajoitus tai peruutus turvallisuussyistä, ellei erikseen toisin osoiteta. Kohtaan liittyvässä ohjemateriaalissa GM1 DTO.GEN.210(c) esimerkkeinä epäluotettavuuden osoituksista mainitaan myös tahalliset ilmailurikkomukset. Samoja periaatteita noudatetaan kansallisen määräyksen mukaisen koulutusorganisaation vastuuhenkilöiden soveltuvuuden arvioinnissa.

*Kohta 4.2, Vastuullinen johtaja:* Kohdassa on määritelty vastuullisen johtajan tehtävät aiempaa määräystä tarkemmin. Vastuullinen johtaja nimeää koulutuspäällikön ja päälennonopettajat sekä vastaa toiminnan rahoituksesta.

*Kohta 4.3, Koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja (vastaa kumottavan määräyksen kohtia 4.2 ja 4.3):* Kohdassa määritellään koulutuspäällikön ja päälennonopettajan tehtävät, vastuut ja kelpoisuusvaatimukset. Koulutuspäällikön kokonaisvastuu koulutuksesta tarkoittaa mm. sitä, että hän vastaa teoriakoulutuksen ja lentokoulutuksen yhteensovittamisesta silloin, kun oppilas suorittaa teoriakoulutuksen eri organi-

saatiossa. Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää koulutuspäälliköksi tai päälennonopettajaksi nimettävän henkilön tieto- ja taitotason selvittämiseksi kokeen tai haastattelun ennen kuin kyseinen henkilö ensimmäistä kertaa hyväksytään tehtävään, mutta tarvittaessa myös muissa tilanteissa. Koe tai haastattelu voisi tulla kyseeseen esimerkiksi tilanteessa, jossa nimettävä henkilö on aiemmin toiminut näissä tehtävissä, mutta ollut niistä pitkään poissa. Tarkoituksena on varmistaa muun muassa ajantasaisten säädösten ja määräysten tuntemus.

Vaatimuksia siitä, mistä asioista koulutuspäällikön on pidettävä luetteloa, on kevennetty. Ajan tasalla olevaa luetteloa on uuden määräyksen mukaan pidettävä vain hyväksytyistä kouluttajista, lentokalustosta sekä koulutukseen käytettävistä maa- ja vesilentopaikoista. Tarkoitus on, että myös vesilento-oikeutta varten koulutettaessa koulutuspaikkojen on oltava etukäteen käyttöön hyväksytyjä. Tämän voi toteuttaa esimerkiksi siten, että järvessä käytettävä ”kiitotiealue” määritellään kartalle piirrettyinä koulutusilmoituksen yhteydessä tai vuosiraportin liitteessä.

Vaatus hyväksytyjen kouluttajien, lentokaluston ja lentopaikkojen luettelon varmentamisesta allekirjoituksella on poistettu, koska luettelo voi olla myös pelkkään sähköisenä.

Koulutuspäälliköllä on oltava ollut rajoittamaton lennonopettajan kelpuus, mutta sen ei tarvitse olla voimassa. Päälennonopettajalla sen sijaan on oltava voimassa oleva rajoittamaton lennonopettajan kelpuus siihen ilma-alusryhmään, jonka koulutuksesta hän vastaa. Päälennonopettajan tehtävänä on valvoa oman ilma-alusryhmänsä koulutettavia ja seurata heidän edistymistään. Koulutuspäällikön ja päälennonopettajan sijaisuusjärjestelyt on aiempaa määräystä vastaavasti kirjattava koulutusorganisaation asiakirjoihin ja niistä on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kahden viikon kuluessa sijaisuuden alkamisesta. Sen sijaan erillistä viranomaisen hyväksyntää ei enää vaadita myöskään yli kolme kuukautta kestäville sijaisuuksille.

*Kohta 4.4, Teoria- ja lennonopettajat* (vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 8): Kohdassa määritellään teoria- ja lennonopettajien kelpoisuusvaatimukset. Lennonopettajalla on oltava voimassa oleva lennonopettajan kelpuus kyseessä olevalle ilma-alusryhmälle, ja sen lisäksi luokka- ja tyyppikelpuus, jos sellainen kyseiseen ilma-alukseen vaaditaan (esim. DC3:n tyyppikursseja varten). Uudeksi alakohdaksi on lisätty maininta siitä, että opettajia on oltava riittävä määrä suhteessa oppilaiden määrään siten, että koulutuksen turvallisuus ja laatu voidaan varmistaa. Vaatus perustuu lentomiehistöasetuksen (EU) N:o 1178/2011 ohjemateriaaliin, kohta GM1 DTO.GEN.210(d);(e), Personnel requirements.

*Kohta 5, Koulutusorganisaation poikkeamaraportointi ja sisäinen valvonta:* Uuteen kohtaan 5.1 on lisätty informatiivinen viittaus poikkeama-asetuksen ja ilmailulain mukaiseen poikkeamaraportointiin ja poikkeamatietojen käsittelyyn. Asetus edellyttää, että poikkeamatiedot on kerättävä, arvioitava, käsiteltävä, analysoitava ja tallennettava sekä korjaavat toimenpiteet toteutettava ja niiden tehokkuutta seurattava. Poikkeama-asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti vain sellaisiin siviili-ilma-aluksiin liittyviin poikkeamiin ja muihin turvallisuustietoihin, jotka kuuluvat EASA-asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamisalaan. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää soveltaa poikkeama-asetusta myös muihin ilma-aluksiin, ja Suomessa näin on tehty ilmailulain 125 §:n perusteella. Viranomaiselle on ilmoitettava sekä poikkeama-asetuksen pakolliseen että vapaaehtoiseen ilmoitusjärjestelmään kuuluvista poikkeamista, sillä ilmailulain 126 §:n mukaan Suomeen sijoittautuneiden organisaatioiden on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle myös omaan vapaaehtoiseen ilmoitusjärjestelmäänsä kerätyt poikkeamatiedot. Viranomaiselle ilmoitettavien poikkeamien käsittelyn lisäksi koulutusorganisaatioiden on suositeltavaa ottaa käyttöön menettelyt myös muiden poikkeamien sisäiseen raportointiin ja käsittelyyn, siten kuin esitetään lentomiehistöasetuksen osan DTO ohjemateriaalissa (GM1 DTO.GEN.210(a)(1)(i), etenkin kohta b), Note 2). Tällä tarkoitetaan sellaisten poik-

keamatietojen keräämistä, käsittelyä ja sisäistä raportointia, joista ei katsota aiheutuvan todellista tai mahdollista vaaraa ilmailun turvallisuudelle ja jotka siten eivät sisälly EU:n poikkeama-asetuksen 376/2014 mukaiseen pakolliseen tai vapaaehtoiseen ilmoitusjärjestelmään.

Koulutusorganisaation sisäisen valvonnan tarkastuksessa on käytettävä Liikenne- ja viestintäviraston lomaketta LU3172, ja virasto antaa myös ohjeistuksen tarkastuksen suorittamiseen. Kumottavan määräyksen kohdassa 9.1.6 organisaation koon mukaan määritellyt sisäisen valvonnan vaatimukset on poistettu. Uudistetun määräyksen vaatimukset vastaavat pääosin aiempia ”erittäin pienen koulutusorganisaation” vaatimuksia mukautettuina lisäksi EU:n lentomiehistöasetuksen liitteen VIII (osa DTO) mukaisiin vaatimuksiin.

*Kohta 6, Koulutuksessa käytettävät tilat ja lentopaikka* (vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 5): Koulutukseen käytettävän lentopaikan vaatimuksia on tarkennettu. Lentokoulutuksen on tapahduttava hyväksytyltä lentopaikalta, ja tällä tarkoitetaan Suomen ilmailukäsikirjan (AIP) kohdissa AD 2 ja AD 3 tarkoitettuja lentopaikkoja, joilla on määräyksen AGA M1-1 tai AGA M2-1 mukainen lupa lentopaikan pitoon. Koulutusilmoituksessa voidaan mainita useampi kuin yksi koulutukseen käytettävä lentopaikka. Aiemman määräyksen kohdassa 5.2 tarkoitettujen, koulutuspäällikön tilapäisesti käytettäviksi hyväksymien lentopaikkojen sijasta määrätään, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvan käyttää myös muuta kuin hyväksyttyä lentopaikkaa, jos se katsotaan soveltuvaksi lentokoulutukseen. Lentokoulutukseen soveltuvaksi voidaan katsoa lentopaikka, jolla on esimerkiksi riittävä kiitotiealue ja muu varustus ja jonka käyttöön on maanomistajan lupa.

*Kohta 7, Koulutuksessa käytettävät ilma-alukset* (vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 6): Uudistetun määräyksen mukaan ilma-aluksessa (ei kuitenkaan kuumailma- tai kaasupallossa) on oltava annettavaan koulutukseen soveltuvat hallintalaitteet ja -mittarit, joita on mahdollista käyttää sekä opettajan että oppilaan paikalta. Kumottavan määräyksen mukaan vaadittiin kaksoisohjaimet. Hallintalaitteilla tarkoitetaan jalka- ja käsiohjaimien lisäksi laippa- ja tehovipua, pyöräjarrua, radion tangenttia sekä moottorin hallintaan tarvittavia kytkimiä (magneetit, päävirtakytkin ja muut vastaavat kytkimet), joita on pystyttävä hätätilanteessa käyttämään. Kohdasta 7.3 on poistettu erillinen 165 kg:n kuormattavuusvaatimus, sillä riittävää kuormattavuutta on tarkoituksenmukaista arvioida koneen lentokäsikirjan tai lentoohjekirjan ja painolaskelmien perusteella. Kohdassa 7.4 viitataan huoltotoiminnan ja lentokelpoisuuden ylläpidon osalta yksinomaan kansalliseen ilmailumääräykseen AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden hallinta- ja muutostyövaatimukset, eikä EASA:n huoltotoiminta-asetukseen, koska määräys koskee enää vain kansallisen sääntelyn alaisilla ilma-aluksilla annettavaa koulutusta. Kohdan 7.5 informatiivinen viittaus ilma-alusten vakuutusvaatimukseen on siirretty kumottavan määräyksen kohdasta 12 ja sitä on tarkennettu.

*Kohta 8, Koulutettavia koskevat määräykset* (vastaa kumottavan määräyksen kohtaa 7): Kohdasta on poistettu viittaukset lento-oppilaan lupakirjaan, koska sitä ei enää vaadita. Alakohdaksi 8.1 on lisätty uusi vaatimus, jonka mukaan lennonopettaja on vastuussa sen arvioinnista, että sekä opettajan oma että lento-oppilaan viireystila on suoritettavaan lentoharjoitukseen nähden riittävä, ja taukojen pitämisestä tarpeen mukaan. Viireystilan arvioinnissa on syytä ottaa huomioon lentokoulutuksen lisäksi myös esimerkiksi samana päivänä annettu teoriakoulutus tai koulutuksen päättymisaika edellisenä päivänä.

Kohdassa 8.2 määritelty oppilaan koulutusaika on uusitun määräyksen mukaan enintään kaksi tuntia ilma-aikaa vuorokaudessa, kun aiempi vaatimus oli 1,5 tuntia jakautuen kolmeen noin 30 minuutin tai kahteen noin 45 minuutin pituiseen lentoon. Kahden tunnin vuorokautinen enimmäisaika on peräisin määräyksestä TRG M1-1. Uudessa määräyksessä koulutusaika kuitenkin sisältää myös matkalennot, yksinlennot ja koulutustarkastuslennot. Muutos perustuu Onnettomuustutkintakes-

kuksen tutkintaselostuksessa L2019-06 annettuun suositukseen, jossa Liikenne- ja viestintävirastoa kehoitetaan varmistamaan, ettei määräys mahdollista oppilaalle liian pitkiä lentokoulutuspäiviä. Aiemmasta määräyksestä poiketen kahden tunnin ilma-ajan rajoitus koskee myös purjelentokoulutusta sekä kuumailma- ja kaasupallokoulutusta.

Määräysluonnoksen lausuntokierroksella SIL ehdotti, että koulutusaika saisi koulutusohjelman mukaisilla matkalennoilla kuitenkin olla neljä tuntia. Perusteena tähän oli, että Suomessa on alueita, joilla kaksi tuntia ei riitä matkalentovaatimusten täyttämiseksi. Traficom kuitenkin totesi aikarajoituksella haluttavan varmistaa, että yhden päivän aikana ei lennettäisi enempää kuin yksi matkalento, eikä esimerkiksi koulumatkalentoa ja yksinmatkalentoa samana päivänä. Erikoistilanteita varten päivittäistä enimmäiskoulutusaikaa on mahdollista pidentää koulutuspäällikön hyväksynnällä. Tarvittaessa tällainen hyväksyntä voidaan antaa yhdellä kertaa myös tietyn reitin lentämiseen toistuvasti, jos kahden tunnin koulutusaika ei kyseisellä alueella riitä matkalentovaatimusten täyttämiseen. Traficom voi lupakirjahakemusta käsitellessään tarkistaa, millä perusteella koulutusajan ylitys on hyväksytty.

Aiemman määräyksen kohdassa 8.2 määritellyt lennonopettajan tuntimääräiset enimmäislentoajat on poistettu, ja vireystilan säilyminen on varmistettava kohdan 8.1 mukaisesti. EU-sääntelyssä ei ole lennonopettajille vastaavaa tuntimääräistä rajoitusta. Lisäksi aiemmassa määräyksessä purjelennonopettajille asetettu 30 lennon enimmäismäärä oli niin suuri, ettei sillä ollut käytännössä merkitystä. Kohdan 8.3 mukaan ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle vaaditaan enää vain siinä tapauksessa, jos lentokoulutus on keskeytetty lentoturvallisuuteen liittyvistä syistä. Aiemman määräyksen kohta 7.6, joka koski alle 16-vuotiaan purjelento-oppilaan lennonopettajan valvonnassa suorittamia harjoituslentoja, on poistettu, sillä uusitun määräyksen kohta 8.4 kattaa myös nämä lento-oppilaat.

*Kohta 9, Koulutuksen järjestäminen:* Kohdasta 9.1.1 sekä kohdista 9.2.1, 9.2.2, 9.2.3, 9.2.5 sekä 10.1 c) on poistettu sana "tietokoneavusteisen". Itseopiskelukurssin tai etäopiskelun voi toteuttaa myös muun älylaitteen kuin tietokoneen avulla tai esimerkiksi siten, että oppilas perehtyy itsenäisesti kirjoihin tai muuhun paperilla olevaan materiaaliin. Kohdassa 9.1.3 luetellaan materiaalit, jotka on annettava oppilaiden käyttöön koulutuksen alkaessa. Materiaalit voivat olla joko paperilla tai sähköisinä, mutta sähköisen aineiston käyttö on suositeltavaa, sillä se pysyy helpommin ajan tasalla. Myös kohdassa 9.1.5 tarkoitettu opetusaineisto voi olla joko paperilla tai sähköisenä. Kohdissa 9.2.1 ja 9.4.1 tarkoitettut kirjalliset kokeet voidaan järjestää myös sähköisesti, edellyttäen että niistä jää riittävät tallenteet, ja organisaation koulutuskirjanpito voi olla sähköinen. Muutoinkin määräyksen viitaukset kirjalliseen muotoon, kirjanpitoon ja asiakirjoihin on tulkittava niin, että myös sähköinen muoto on sallittu, edellyttäen että tietojen säilymisestä huolehditaan asianmukaisesti. Samoin oppitunnit voidaan järjestää myös verkon kautta.

Kohdan 9.1.1 mukaan lentokoulutus on järjestettävä Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutusohjelman mukaisesti. Koulutusohjelmien laatimisessa tulee käyttää parasta mahdollista tietoa kyseessä olevasta ilma-alusluokasta sekä huomioida kyseiseen koulutukseen parhaiten sopivat käytännöt. Näitä voivat olla esimerkiksi ilma-alusvalmistajan omat kurssit, ja sotilasilma-alusten osalta sotilasilmailun koulutusohjelmat.

Kohdassa 9.2.6 esitettyyn lennonopettajien kertauskoulutuksen oppiaineiden luetteloon on lisätty "ihmisen suorituskyky ja rajoitukset", kuten SIL lausuntokierroksella ehdotti. Oppiaineen tarkoituksena on antaa lennonopettajalle paremmat edellytykset arvioida omaa ja oppilaan vireystilaa määräyksen kohtien 8.1 ja 8.2 mukaisesti.

Kohdan 9.3.2 mukaan lennonopettajan vaihtamiseen peruslentokoulutuksen aikana tarvitaan koulutuspäällikön suostumus, kun aiemman määräyksen mukaan suostumuksen voi antaa myös päälennonopettaja.

Kohtaan 9.3.4 on lisätty vaatimus, jonka mukaan koulutusorganisaation on tarvitessa kertauskoulutuksella huolehdittava oppilaan teoriatietojen ja lentotaidon säilymisestä koulutuksen aikana. Tähän on kiinnitettävä huomiota erityisesti silloin, kun oppilaan lentokoulutuksessa on ollut pitkäkö tauko tai lentoja on ollut harvoin. Tietojen ja lentotaidon säilyminen voidaan todentaa esimerkiksi koulutustarkastuslennon tyyppisellä lennolla. Muutos perustuu Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaselostuksessa L2019-05 annettuun suositukseen, jossa Liikenne- ja viestintävirastoa kehoitetaan selvittämään ja ohjeistamaan ultrakevytlupakirjakoulutuksen yksinlentoja edeltävät vaatimukset sellaisiksi, että koulutuksen aikaisten lentotaukojen vaikutus turvallisuuteen tulee huomioiduksi.

Kohtaan 9.3.5 on lisätty tarkennus siitä, että lentosuunnitelmat sekä paino- ja polttoainelaskelmat on laadittava moottoroiduilla ilma-aluksilla suoritettaville matkalennoille, ja ne on liitettävä oppilaan koulutuskirjanpitoon. Kohdasta 9.3.6 on poistettu tarpeettomana maininta siitä, että hinauslentäjäkoulutuksessa hinattavan liitimen päälliköllä on oltava liitimen ohjaajan kelpoisuustodistus lentokonehinausoi-keudella, sillä liitimien hinaustoimintaa lentokoneilla ei ole.

Määräykseen on lisätty uusi kohta 9.3.8, jonka mukaan oppilaan yksinlennon jälkeisillä koululennoilla saa ilma-alusta ohjaavan oppilaan lisäksi olla mukana henkilöitä, joiden mukanaolo on koulutuksellisesti tarpeellista. Tämä merkitsee sitä, että myös mukana olevalla toisella oppilaalla on oltava tehtävä, jolla on tietty oppimistarkoitus. Kyseessä voi olla esimerkiksi matkalentoharjoittelu. Lentoaika lasketaan kuitenkin vain ohjaajana toimivan oppilaan hyväksi. Kohta on peräisin kumottavasta määräyksestä TRG M1-1. Määräyksestä TRG M1-1 on otettu myös kohta 9.3.9, jonka mukaan koulutuslentoja ei saa yhdistää muuhun lentotoimintaan. Näin ollen esimerkiksi DC 3:lla ei saa suorittaa koulutuslentoja niin, että koneessa on mukana matkustajia.

Kohtaa 9.4.1 on tarkennettu siten, että vaaditut kirjalliset kokeet on suoritettava ennen ensimmäistä yksinlentoa, ei ennen koulutustarkastuslentoa. Kohtaan 9.4.2 on lisätty maininta kirjallisesta luvasta, joka on pystyttävä esittämään matkalennolla yksin, kun oppilaalla ei vielä ole lupakirjaa.

*Kohta 10, Koulutuksesta annettava todistus:* Kohtaan 10.1 on lisätty, että todistus on annettava myös tutustumiskoulutuksesta, ja sen on oltava organisaation koulutuspäällikön allekirjoittama. Alakohdasta c) on poistettu sana "lähiopetuksessa". Tässä alakohdassa tarkoitetaan kaikkea reaaliaikaista opiskelua, johon voi sisältyä lähiopetusta, etäopetusta tai molempia. Alakohdan f) sanamuotoa on selvennetty. Lentotuntimäärät voidaan jaotella esimerkiksi peruslentokoulutukseen, yksinlentoihin ja matkalentoihin, siten kuin kyseistä lupakirjaa, kelpuutusta tai oikeutta koskevassa ilmailumääräyksessä edellytetään. Kohdassa g) täsmennetään, että vakuutus vaadittavien tietojen ja taitojen saavuttamisesta kuuluu vain lupakirjaa, kelpuutusta tai oikeutta varten annetun koulutuksen todistukseen (eikä tutustumiskoulutuksen todistukseen).

*Kohta 11, Lentokoe:* Kohtaan on lisätty vaatimus siitä, että koulutusorganisaation on annettava oppilaalle suositus lentokokeeseen sen jälkeen, kun tämä on suorittanut kurssin ja hänen katsotaan saavuttaneen lentokokeen suorittamiseen tarvittavat valmiudet koulutusohjelman mukaisesti. Vastaava vaatimus on myös lentomiehistöasetuksessa (EU) N:o 1178/2011, kohta FCL.030. Suosituksen on oltava koulutuspäällikön allekirjoittama. Organisaation on järjestettävä oppilaalle lentokoe. Tarkastuslentäjän tilaamisen lisäksi tämä tarkoittaa koulutuskirjanpidon ja muiden tarvittavien asiakirjojen järjestämistä saataville sekä ilma-aluksen varaamista lentokoetta varten.

*Kumottavan määräyksen kohta 11, Vakuutukset:* Kohdan sisältö esitetään uuden määräyksen kohdissa 6.5 ja 8.3.1.



*Kohta 12, Asiakirjojen säilytys:* Asiakirjojen vaadittu säilytysaika on lyhentynyt viidestä kolmeen vuoteen, mikä perustuu EU-sääntelyn alaisille koulutusorganisaatioille asetettuun vastaavaan vaatimukseen lentomiestöasetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen VIII kohdassa DTO.GEN.220. Lisäksi säilytysaika lasketaan nyt kyseisen oppilaan koulutuksen päättymisestä, eikä kunkin asiakirjan päiväyksestä kuten aiemman määräyksen mukaan. Tämä selkeyttää säilytysjärjestelyitä, kun oppilasta koskeva koko kirjanpito voidaan poistaa samalla kertaa. Kohdassa myös veloitetaan koulutusorganisaatio järjestämään asiakirjojen säilyttämisen vaaditun ajan, vaikka organisaatio itse lopettaisi toimintansa. Vastaava vaatimus sisältyi kumottavan määräyksen kohtaan 15.

*Kohta 13, Siirtymämääräykset:* Siirtymämääräyksen mukaan ennen uudistetun määräyksen voimaantuloa myönnetyt koulutusluvut pysyvät voimassa niihin merkittyihin päivämääriin asti, ja niihin sovelletaan aiemman, vuonna 2009 annetun määräyksen TRG M1-7 tai vuonna 2016 annetun määräyksen TRG M1-1 mukaisia vaatimuksia. Sen jälkeen organisaation on tehtävä ilmoitus koulutuksen aloittamisesta ja koulutukseen sovelletaan uuden, vuonna 2020 annetun määräyksen TRG M1-7 mukaisia vaatimuksia.

*Kohta 14, Poikkeukset:* Määräykseen on lisätty tavanomainen poikkeuslauseke, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi perustellusta syystä myöntää määräyksen vaatimuksista määräaikaista poikkeuksia, jos vastaava turvallisuustaso voidaan viraston arvion mukaan varmistaa myös muulla tavoin kuin määräyksen mukaisia vaatimuksia noudattamalla.

## **Määräyksen aikataulu**

Uudistettu määräys annetaan 6.11.2020 ja tulee voimaan 9.11.2020.

## **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, sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä kohdennetusti asianomaisille koulutusorganisaatioille.

## **LIITTEET:**

Kommenttikooste