

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
Määräyksen voimaantulo	Airpro esittää, että uuden määräyksen voimaantulo on aikaisintaan syksyllä 2024. Kesätyöntekijöiden rekrytointi (+ 50 henkilöä) on pitkällä ja henkilöiden työsuhteen aloitus sekä koulutuksen aloitusajankoh- ta on jo sovittu keväälle. Uuden määräyksen myötä pitäisi aloitusajankohtia aikaistaa, joka tuottaisi haasteita kesätyöntekijöille opiskeluiden takia ja moni joutuisi perumaan tulonsa, eikä heidän tilalle enää ehtisi saamaan uusia työntekijöitä.	Airpro Oy	Traficom ymmärtää operatiivisen haasteen liittyen mahdollisiin SEC M1-1 muu- toksiin keväälle. Muutetun määräyksen voimaantulo lykätään alkuvuoteen 2025. Tulee kuitenkin huomioida myös turvatarkastajien sertifiointi ja se, että tällä het- kellä toiminta ja voimassa oleva SEC M1-1 eivät ole yhtenäiset. (Mm. näyttöko- keiden siirtyminen Traficom in hallinnoimaksi, jota ei mainita voimassa olevassa SEC M1-1:ssä).
Määräyksen voimaantulo	Finavia Oyj esittää, että määräys tulisi voimaan aikai- sintaan syksyllä 2024.	Finavia Oyj	Muutetun määräyksen voimaantulo lykätään alkuvuoteen 2025 (ks. edellinen vas- taus).
Luvut 1, 2 ja 3	Tekstistä olisi hyvä käydä selkeämmin ilmi, jos tämän luonnoksen mukana voimaan tulevat muutokset, esim. arviointivaatimus, eivät koske jo aiemmin hy- väksyntänsä saaneita kouluttajia.	Finnair Oyj	Arviointia ei vaadita voimassa olevan hyväksynnän haltijoille. Sen sijaan kaikille hyväksynnän hakijoille vaaditaan sama arviointi, riippumatta siitä onko kyseessä uusi vai jo aiemmin turvakouluttajana toiminut henkilö. Perusteena vaatimukselle on EU-komission tarkastuksessa merkitty poikkeama liittyen turvakouluttajan hy- väksyntään sekä yhdenvertaisuusperiaate.
3.1.2	Ehdotamme, että arvioinnin voisi suorittaa myös operaattori, jos: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Turvakouluttajan arviointi suoritetaan samassa yhteydessä muun kouluttajapätevyyden arvioinnin kanssa (esim. CRM-kouluttaja) ▪ Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt arvioin- nin toteutustavan ja arviointikriteerit ▪ Arvioinnissa aikana annettu koulutus on määräyk- sessä määritelty tai Liikenne- ja viestintäviraston hy- väksymä. Perusteet: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ohjaamo- ja matkustamohenkilökuntaan kuuluvat 	Finnair Oyj	Traficom suorittaa kaikki arvioinnit itse, eikä toimijoille anneta valtuuksia turva- kouluttajien arviointiin. Pidämme tätä yhdenvertaisuusperiaatteen kannalta par- haana menettelynä.

	<p>kouluttajat antavat tyypillisesti vain kohtien 11.2.3.6 sekä 11.2.3.7 mukaista koulutusta. Kaikilla safety-kouluttajilla täytyy olla myös SEC M1-1 mukainen hyväksyntä, koska SEC-aiheet ovat yleensä integroitu osa lentävän miehistön vuosittaista kertauskoulutusta.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Koulutamme itse uusia kouluttajia noin 10/vuosi. Arviointeja tarvitaan vastaava määrä per vuosi. 		
3.3	<p>Kohdan mukaan koulutus osoitetaan suoritetuksi kouluttajan antamalla todistuksella. Kohdassa ei oteta kantaa siihen, kuinka todistus annetaan tilanteissa, kun koulutus on ollut esimerkiksi verkkokoulutus. Kohtaan pyydetään täsmentämään, kenen tulisi antaa todistus tässä tapauksessa. Koulutusorganisaatioissa verkkokoulutuksen laadintaan ja päivitykseen osallistuu useampi kouluttaja. Pyydämme harkitsemaan, olisiko tässä tapauksessa mahdollista, että todistuksen antaa koulutuksen järjestäjä eli esimerkiksi koulutusorganisaatio omissa nimissään.</p> <p>Pyydämme täsmentämään kohtaa ottaen huomioon määräyksen kohdan 6.1, jonka mukaan myös koulutusorganisaatio voi antaa kaikille koulutuksen hyväksytysti suorittaneille todistuksen. Mielestämme toimivin olisi muotoilu, jossa sekä kouluttaja että se koulutusorganisaatio, jonka palveluksessa kouluttaja pääsääntöisesti toimii, voisivat molemmat antaa todistuksen.</p> <p>Pyydämme myös täsmentämään, millä kielillä todistus voidaan antaa ja huomioimaan tässä sen, että koulutuksia pidetään suomeksi, ruotsiksi ja lentoasemaympäristössä usein myös englanniksi. Koulutuksen suorittajat eivät välttämättä lainkaan ymmärrä suomea tai ruotsia.</p>	Suomen Turvaprojektit Oy	<p>Muutetaan kohdan 3.3 ensimmäinen virke muotoon "Koulutus osoitetaan suoritetuksi kouluttajan tai koulutusorganisaation antamalla todistuksella".</p> <p>Todistus voidaan antaa millä tahansa koulutusorganisaation tarpeelliseksi katsomalla kielellä, myös englanniksi. Tätä ei kuitenkaan ole tarpeen täsmentää määräykseen, koska yksityisten organisaatioiden asiakirjoille ei ole lainsäädännössä asetettu kielellisiä rajoituksia.</p>
3.4.1/4.3.1/ 4.3.2	<p>Sekä teoria- että kuvantulkintakokeet suoritetaan Traficomien hallinnoimissa järjestelmissä. Kokeiden</p>	Airpro Oy	<p>Traficom katsoo, että väriä vastauksia ei jatkossakaan voida antaa suoraan kokeen suorittajien tietoon, vaan tiedot hylätyistä kokeista voidaan ilmaista vain</p>

	<p>suorittaja saa tietoonsa kokeiden tulokset, mutta väärät vastaukset sekä teoriakokeessa, että kuvantulkinnan simulaattorikokeessa jäävät saamatta. Airpro katsoo, että viranomaiskokeen suorittajalla tulee olla oikeus saada molempien kokeiden virheelliset vastaukset tietoonsa, ja tähän liittyvä prosessi tulee kuvata ilmailumääräyksessä.</p> <p>Kokeet ja niiden tulokset liittyvät suoraan hallintopäätöksenä annettavaan turvatarkastajan hyväksyntään.</p> <p>Airpro katsoo, että kokeiden suorittajalla tulee olla oikeus saada virheelliset vastaukset tietoonsa, sillä ne toimivat yhtenä perusteena turvatarkastajan hyväksynnästä annettavassa päätöksessä. Palautteen puuttuminen myös hankaloittaa kokeen jälkeisen lisäkoulutuksen määrittämistä ja pahimmassa tapauksessa ohjaa henkilön toimimaan väärin operatiivisessa työssä.</p>		<p>koosteena. Näin vältetään mahdolliset väärinkäytökset ja koevastausten leviäminen yleiseen tietoon. Julkisuuslain mukaan salassa pidettäviä ovat asiakirjat, jotka sisältävät tietoja pääsy- tai muusta kokeesta tai testistä, jos tiedon antaminen vaarantaisi kokeen tai testin tarkoituksen toteutumisen tai testin käyttämisen vastaisuudessa.</p> <p>Menettely on yhtenäinen Traficomien järjestämien muiden liikennemuotojen teoriakokeiden kanssa.</p>								
4.2	<p>Ehdotetut uudet perehdytysmäärät lisäävät lentoaseman turvatarkastajan koulutuksen kestoa ja kustannuksia merkittävästi. Koulutuksen määrä yleisimmillä lentoaseman turvatarkastajan kelpoisuuksilla kasvaisi 78 tunnista 108 tuntiin. Rahdin turvatarkastajien koulutus vähenisi puolestaan 50 tunnista 35 tuntiin. Kuvantulkintakoulutuksen lisääminen on perusteltua, mutta näkemyksemme mukaan seuraavat perehdytysmäärät olisivat toiminnoissa riittävät:</p> <table data-bbox="224 1157 884 1326"> <tr> <td>KAT1, KAT3</td> <td>20h</td> </tr> <tr> <td>KAT1, KAT1A, KAT3</td> <td>30h</td> </tr> <tr> <td>KAT4</td> <td>5h</td> </tr> <tr> <td>KAT5</td> <td>3h</td> </tr> </table>	KAT1, KAT3	20h	KAT1, KAT1A, KAT3	30h	KAT4	5h	KAT5	3h	Suomen Turvaprojektit Oy	<p>Kuten perustelumuiotiossa todetaan, KAT1-toimintoihin on tullut uutta laitekantaa ja sen myötä prosessi on laajentunut ja lainsäädäntö lisääntynyt. Traficom ei pidä KAT4-kategorian (ajoneuvojen tarkastus) tuntimäärän puolittamista perusteltuna, koska koulutussisältö ei ole pienentynyt aiemmasta. Tarkastuksissa on nykyiselläänkin havaittu poikkeamia tämän koulutusosion suhteen.</p>
KAT1, KAT3	20h										
KAT1, KAT1A, KAT3	30h										
KAT4	5h										
KAT5	3h										
4.2.2	<p>Turvatarkastajien perehdytystuntimäärien tarkentamisen perusteena on käytetty käytössä olevan laitekannan kasvua sekä näihin liittyvän lainsäädännön muutoksia. Laitekannan kasvulla ja lainsäädännön</p>	Airpro Oy	<p>Traficom huomauttaa, että CT-järjestelmä ei ole ainoa muutos KAT1/1K-menettelyihin ja laitekantaan. Sen jälkeen kun perehdytystuntimäärät on aikoinaan määritelty, on alalle tullut myös ETD-laitteita, LEDS-laitteita, EDS-järjestelmiä sekä turva- ja kenkäskanneri. Mm. ETD-laitteita ja LEDS-laitteita löytyy kaikilta Suomen</p>								

	<p>muutoksilla viitataan oletettavasti Helsinki-Vantaan lentoasemalla käytettävään CT-läpivalaisu-tekniologiaan.</p> <p>Nyt esitetyssä muodossa perehdytystuntimäärien korotukset kohdistuvat kuitenkin kaikkiin turvatarkastajiin, ottamatta kantaa siihen millaista tarkastustekniologiaa he tulevat käyttämään. Airpro katsoo myös, ettei ilman kuvantulkintaa tapahtuvan perehdytyksen tuntimäärien lisääminen ole perusteltua, sillä ko. toiminnassa ei ole tapahtunut laitekannan kasvua.</p> <p>Perehdytystuntimäärien kasvu tulisi kohdistaa kuvantulkinnan perehdytykseen niillä lentoasemilla, joilla on käytössä CT-läpivalaisu-tekniologiaa. Suunniteltu perehdytystuntimäärä kuvantulkinnan osalta katsotaan riittäväksi.</p> <p>Mikäli perehdytystuntimääriä korotetaan luonnoksessa esitetyn mukaisesti, tulee se aiheuttamaan entistä suurempia haasteita turvatarkastajan koulutuksessa, erityisesti vähäliikenteisillä sesonkilentoasemilla.</p> <p>Asetuksen kohdan 11.2.3.5 (KAT5) perehdytyksen kesto on nousemassa nykyisestä 3 tunnista 8 tuntiin. Ko. kategorian toiminnassa ei myöskään ole tapahtunut kasvua laitekannassa tai lainsäädännön muutoksia, joten Airpro katsoo, että tuntimäärän korotus ilman perustelua on kohtuuton.</p>		<p>matkustajien tarkastuspisteiltä, suurimmalta osalta löytyy EDS-järjestelmiä ja joiltakin lentoasemilta turva- ja kenkäskannereita. Voidaan todeta, että uusia järjestelmiä on tullut ja niiden myötä myös monimutkaisempi ja laajempi prosessi on käytössä jokaisella Suomen matkustajien turvatarkastuspisteellä. Airpron näkemys siitä, ettei kuvantulkinnan perehdytysmäärän kasvattaminen ole perusteltua muiden kuin CT-laitteiden osalta, koska muihin ei olisi tullut muutoksia, ei siis Traficom:n näkemyksen mukaan ole perusteltu.</p> <p>Tämän lisäksi laitekanta on kasvanut mm. sillä, että laitetoimittajia ja laitemalleja on tullut alalle enemmän, esim. Rapiscan, Smiths Heimann, Gilardoni ja näiden alalle tuomat eri läpivalaisulaitteiden tyyppimallit, joilla työskentely eroaa toisistaan. (Esim. Helsingin 2-turvassa olevat CT-laitteet, 9-turvassa erilaiset järjestelmät ja eri puolella Suomea käytössä olevat erilaiset läpivalaisulaitteet.)</p> <p>KAT5-perehdytysmäärän nostamisen perusteena voidaan pitää myös useita tarkastuksissa havaittuja poikkeamia.</p> <p>KAT5-toiminnan voi sanoa kasvaneen merkittävästi mm. EFHK:n osalta, kun lentoasema on jo pinta-alaltaan moninkertainen siihen nähden, mitä se oli nykyisten perehdytystuntimäärien määrittelyn aikaan.</p>
4.2.2	<p>Teoriakoulutuksessa KAT1/1K ja KAT3/3K yhdistäminen on perusteltua, mutta perehdyttämisen osalta kategoriat KAT1/1K ja KAT3/3K tulisi jatkossakin olla erillisinä perehdytysjaksoina. Finavia esittää, että työnantaja yhdessä Finavian kanssa voisivat itse määrittää, tarvitseeko henkilö työtehtäviensä hoitamisessa lentoasematarvikkeiden turvatarkastamiseen tarvittavaa koulutusta, jolloin sillä olisi vaiku-</p>	Finavia Oyj	<p>Traficom toteaa, että millä tahansa turvapisteellä, jossa tarkastetaan lentoaseman henkilökuntaa, kulkee joskus myös KAT3-tarvikkeita. Näitä ovat kaikki turva- ja valvotulle alueelle, ilma-alukseen käyttöön tai myyntiin tarjolle menevät tarvikkeet, kuten WC-paperit, jätessäkirullat, työkalut, siivoustarvikkeet, uudet kalusteet, mainokset yms. Käytännössä ei siis ole sellaista turvapistettä, johon ei joskus tulisi edellä mainittuja tarvikkeita.</p> <p>Verkostolentoasemilla ei erillisiä tavarapisteitä ole, joten kyseistä materiaalia tulee läpi matkustajien tarkastuspisteeltä.</p>

	tusta perehdytysjakson pituuteen. Mikäli työtehtävissä ei tarvittaisi KAT3/KAT3K koulutusta, perehdytystuntimäärät olisivat KAT1/KAT1K mukaiset (määräsluonnos 35h – 10h = 25h).		Perusteena koulutuskategorioiden KAT1 ja 3 (ja 1K+3K) yhdistämiselle ovat olleet myös tarkastuksissa havaitut KAT3-poikkeamat, joista perustelumuiotiossakin mainitaan.
4.2.2	Finavia esittää, että määräyksessä perehdytyksissä käytetty termi työpäivä korvattaisiin työvuoro termillä.	Finavia Oyj	Muutetaan termi ehdotetun mukaisesti.
4.2.2	Finavia näkemyksenä toimintojen osalta on, ettei tarvetta perehdytystuntimäärän lisäämiselle ole. Finavia esittää, että vaadittava määräaikaiskoulutus on jatkossa pidettävä kaikkien sekä toimintojen että kuvantulkinnan osalta 3 vuoden välein (KAT1, KAT1K, KAT1A, KAT1AK, KAT2, KAT2K, KAT3, KAT3K, KAT4, KAT5, KAT11).	Finavia Oyj	Ks. edellä Airprolle annettu vastaus. Prosessi on uusien järjestelmien ja toimintojen vuoksi merkittävästi monimutkaisempi kuin aikaisemmin. Traficom toteaa, että täytäntöönpanoasetus 2015/1998:ssa edellytettyä toimintojen (KAT1, 1A, 2, 3, 4, 5 ja 11) koulutuskategorioiden määräaikaiskoulutuksen sykliä (5 vuotta) voidaan pitää riittävänä. Asetuksen vaatimuksista ei myöskään ole mahdollista kansallisella määräyksellä poiketa kumpaankaan suuntaan. Asiaa on myös täydennetty SEC M1-1:ssä: "5.1 Täytäntöönpanoasetuksen mukaisen määräaikaiskoulutuksen lisäksi on annettava tarvittaessa täydentävää koulutusta aina kun henkilön työtehtävien suorittamista koskevat säädökset ja määräykset muuttuvat. Työnantaja vastaa siitä, että henkilöstön koulutus on riittävä ja ajantasainen." Traficom toteaa myös, että toimija voi aina halutessaan kouluttaa henkilöstöään myös toimintojen osalta 3 vuoden välein, eikä tarvitse odottaa ns. viiden vuoden hyväksynnän umpeutumista. Näin on usein käytännössä myös toimittu.
4.2.2	KAT5 pätevyiden omaavat toimivat hyvin erilaisissa työtehtävissä eikä ole tarkoituksenmukaista, että jokaisessa työtehtävässä olisi saman pituinen perehdytysjakso. Esimerkiksi KAT5 vaaditaan EFHK, EFOU, EFRO:n FinnHEMS tukikohdissa, kun pelastushelikopteri otetaan lavetilla HEKO hallista asematasolle (CSRA); muilla verkostolentoasemilla kunnossapito tarvitsee KAT5 pätevyyttä suorittaessaan aitalinjan valvontakierroksia, EFHK:lla vartioinnista vastaavan palveluntuottajan henkilöstöltä edellytetään KAT5 pätevyyttä, turvatarkastajilta vaaditaan KAT5 pätevyyttä matkustusoikeuden todentamisen takia. Nämä ovat	Finavia Oyj	Traficom toteaa, että perehdyttämisyksikön pituuden eriyttämisessä haasteeksi nousee se, että samalla perehdytyksellä saa jatkossa kuitenkin toimia eri lentoasemilla. Jos joku suorittaa jollakin pienellä lentoasemalla esim. 3 tunnin suppeamman sisällön perehdytyksen, niin samalla KAT5-kelpoisuudella voi kuitenkin toimia esim. EFHK:n massiivisessa ympäristössä. Tämän vuoksi ei ole tarkoituksenmukaista, että KAT5-kelpoisuuksia olisi eritasoisia. Traficom katsoo, että kelpoisuuksien erittely niin, että tietty kelpoisuus oikeuttaisi toimimaan vain tietyllä lentoasemalla, olisi hallinnollisesti tarpeettoman raskasta. Perehdytystuntimäärä on SEC M1-1:een määritelty minimikestoiksi. Mikäli kouluttava organisaatio kokee, että määritelty minimimäärä ei joiltain osin tai joidenkin henkilöiden kohdalla olisi riittävä, voi lisäperehdytystä tietysti aina antaa.

	vain muutamia esimerkkejä erilaisista työtehtävistä. Finavia esittää Liikenne- ja viestintävirastolle, että Finavia Oyj KAT5 hyväksynnän antajana määrittää eri työtehtävissä vaadittavan perehdyttämisyksikön pituuden. Finavia tulisi laatimaan erillisen toimintaohjeen, jossa on kuvattuna erilaiset työtehtävät Finavian lentoasemilla, joihin liittyy KAT5 alaiset työtehtävät sekä niissä vaadittava perehdytysjakson pituus.		
4.3	Kohdassa mainitaan, että ”Käytännön kokeen vastaanottajana voi toimia vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, asianomaisen aihealueen kouluttaja.” Aikaisemmin kohdassa 3.4 ”Turvatarkastajan hyväksyntä” mainitaan, että hyväksynnän turvatarkastajaksi saa, kun on hyväksyttävästi suorittanut Liikenne- ja viestintäviraston teoria- ja kuvantulkintakokeen. Kohdassa 3.4 ei mainita käytännön koetta. Pyytäisimme täsmentämään määräykseen, tuleeko kohdassa 4.3 mainittu käytännön koe pitää ja mikäli pitää, niin millaiset ovat sen suoritusohjeet kategoriittain? Näkemyksemme mukaan Liikenne- ja viestintäviraston teoria- ja kuvantulkintakoe olisivat riittävät, eikä tätä erillistä käytännön koetta enää tarvittaisi.	Suomen Turvaprojektit Oy	On totta, että asetuksessa 2015/1998 ei enää vaadita erillisiä käytännön kokeita. Poistetaan sen vuoksi vastaava vaatimus myös määräyksestä.
5.1	Kohdan mukaan, mikäli henkilö osallistuu KAT1/1K määräaikaikoulutukseen, tulee henkilön suorittaa myös KAT3/3K koulutus määräaikaikoulutuksen yhteydessä, mikäli hänellä ei ennestään ole ko. kelpoisuutta. Pyytäisimme täsmentämään, tuleeko KAT3/3K koulutus suorittaa kaikissa tapauksissa eli myös silloin, jos henkilö ei työskentele ko. tehtävissä. Onko tilanne sama, jos henkilöllä on ennestään vain KAT1 kelpoisuus ilman kuvantulkintaoikeutta? Lisäksi pyydämme täsmentämään, tuleeko henkilön osallistua määräaikaikoulutuksen ja 2h perehdytyksen jälkeen KAT3/3K näyttökokeeseen.	Suomen Turvaprojektit Oy	Traficom toteaa, että käytännössä ei ole olemassa sellaista turvatarkastuspistettä, josta ei vähintään satunnaisesti kuljetettaisi KAT3-materiaalia, kuten siivoustarvikkeita, rakennus- ja huoltotarvikkeita yms. Kuten perustelumuiotioon on kirjattu, koulutuskategorioiden yhdistämisen perusteena ovat olleet tarkastuksissa havaitut poikkeamat tilanteissa, joissa tarkastuspisteellä on kulkenut KAT3-materiaalia, mutta turvatarkastajalla ei ole ollut koulutusta ko. kategoriaan. Jos henkilöllä esimerkiksi aiemmin on voimassa käsimatkatavaran toimintojen hyväksyntä (KAT1), silloin määräaikaikoulutuksen yhteydessä tulee kouluttaa myös lentoasematarvikkeet (KAT3). Jos henkilöllä on voimassa käsimatkatavaran kuvantulkinnan hyväksyntä (KAT1K), määräaikaikoulutuksen yhteydessä tulee kouluttaa lisäksi KAT3K. Mikäli määräaikaikoulutukseen osallistuvalla olisi hyväksyntä voimassa kategorioihin KAT1 ja 1K, tulee määräaikaikoulutuksessa koulut-

			<p>taa lisäksi KAT3 ja 3K.</p> <p>Määräaikaiskoulutuksen yhteydessä pidettävän KAT3/3K-peruskoulutukseen sisältyvän 2h perehdytyksen jälkeen tulee osallistua näyttökokeisiin. Peruskoulutus sisältää tälläkin hetkellä aina perehdytyksen mm. kategorioihin 1, 1K, 1A, 1AK, 3, 3K ja 4. Mikäli KAT3/3K on peruskoulutettu ja voimassa jo entuudestaan, ei perehdytystä kuitenkaan tarvitse määräaikaiskoulutuksen yhteydessä antaa.</p> <p>Jotta KAT3K määräaikaiskoulutuksen yhteydessä (niille joilla ei vielä ko. kategori-aa ole) perehdytykseksi riittää 2h, tulee henkilölle jo aiemmin olla koulutettu jokin muu kuvantulkinnan kategoria.</p>
5.3	<p>Kohdassa mainitaan tilanne, jossa henkilö ei ole toiminut turvatarkastustehtävissä yli kuuteen kuukauteen. Pyytäisimme täsmentämään kohtaa siten, että siinä määriteltäisiin, mitä henkilön tulee tehdä saadakseen turvatarkastajan kelpoisuuden uudelleen voimaan tilanteessa, jossa hän on käynyt turvatarkastajan peruskoulutuksen, mutta ei tämän jälkeen ole osallistunut määräaikaiskoulutuksiin, eikä ole tehnyt turvatarkastajan töitä useampaan vuoteen. Riittääkö tässäkin tapauksessa kouluttajan antama lisäkoulutus, määräaikaiskoulutus, kuvantunnistuskoulutus ja näyttökokeet? Mikäli peruskoulutuksen suorittamisesta on esimerkiksi 10 vuotta, eikä henkilö ole siinä välissä toiminut turvatarkastajana, voisi parempi vaihtoehto olla se, että henkilö kävisi uudestaan turvatarkastajan peruskoulutuksen.</p> <p>Tässä viitataan myös määräyksen kohtaan 5.5, jossa on kuvattu tilanne, jossa kuvantulkintakelpoisuus on päättynyt, mutta turvatarkastajan kelpoisuus on vielä voimassa. Kohdassa ei määritellä tilannetta, jossa myös turvatarkastajan kelpoisuus olisi umpeutunut.</p>	Suomen Turvaprojektit Oy	<p>Määräyksen kohdassa 5.3 mainitaan, että turvatarkastajan oltua poissa turvatarkastustehtävistä yli 6 kk, tulee määräaikaiskoulutukseen sisältyä kouluttajan tarpeelliseksi katsoma määrä lisäkoulutusta ja perehdytystä henkilön sen hetkisen osaamisen ja taitotason mukaisesti, ja siinä on otettava huomioon poissaolon aikana tapahtuneet muutokset lainsäädännössä.</p> <p>Traficom ei näe tarvetta määritellä poissaolon vuosimäärää, vaan se tulee huomioida kouluttajan tarpeelliseksi katsomassa määrässä lisäkoulutusta. Mikäli kouluttaja katsoo, että turvatarkastaja on hyvin pitkältä poissaolosta johtuen peruskoulutettava uudelleen, silloin uusi peruskoulutus on kouluttajan tarpeelliseksi katsoma määrä lisäkoulutusta.</p>