

## **SEC M1-1: Siviili-ilmailun turvahenkilöstön palvelukseen ottaminen, koulutus ja hyväksynät**

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

Määräys perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 300/2008 yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä (turva-asetus), sekä siihen liittyvään komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) N:o 2015/1998 yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöön panemiseksi (täytäntöönpanoasetus). Turvatoimia suorittavan henkilöstön palvelukseen ottamisesta ja koulutuksesta säädetään turva-asetuksen liitteen I luvussa 11 ja tarkemmin täytäntöönpanoasetuksen liitteen luvussa 11. Kansallinen määräys SEC M1-1 täydentää edellä mainittuja EU-asetuksia määräämällä mm. vaadittujen viranomaishyväksyntöjen hakumenettelystä ja myöntämisen edellytyksistä.

Määräystä tulee lukea aina rinnakkain asetusten kanssa. Pelkästään määräyksen lukeminen ei anna kattavaa kuvaa siviili-ilmailun turvaamista koskevasta sääntelystä. Tämän määräysmuutoksen tarkoituksena on ottaa huomioon täytäntöönpano-asetukseen viimeksi tehdyt muutokset. Merkittävin asetuksesta johtuva, vaatimusten sisältöön vaikuttava muutos on, että turvahenkilöstön teoria- ja kuvantulkintakokeet muuttuivat viranomaisen hallintaan. Merkittävimpiä kansallisia muutoksia ovat räjähdekoiraryhmän koulutusvaatimusten määrittely (asetukseen viittaamalla), turvatarkastajien perehdytystuntimäärien tarkentaminen ja kahden koulutuskaategorian yhdistäminen. Samalla määräyksen ajantasaisuus on muutoinkin tarkistettu ja sanamuotoa tarpeen mukaan selkeytetty.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa muutetun määräyksen ilmailulain (864/2014) 95 §:n 3 momentin nojalla, jonka mukaan virasto antaa tarvittaessa siviili-ilmailun turvaamisen edellyttämät tarkemmat määräykset ottaen huomioon Chicagon yleisopimuksessa tarkoitetut standardit ja suositukset sekä turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa säädetyt vaatimukset.

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään. Esimerkiksi turvatarkastajana työskentely katsotaan rikoslaisa tarkoitetuksi muussa lentoturvallisuustehtävässä toimimiseksi. Turvatarkastajan hyväksyntään kohdistuvista hallinnollisista seuraamuksista säädetään ilmailulain 14 luvussa.

### **Määräyksen valmistelu**

Määräyshanke käynnistettiin elokuussa 2022 ja liittyy EU-komission vuonna 2019 tekemään viranomaistarkastukseen, jossa todettiin poikkeamia turvakouluttajien sertifiointin arviointiosuuteen liittyen. Komissio myös huomautti, että turvatarkastajien teoria- ja kuvantulkintakokeiden tulisi olla viranomaisen järjestämiä ja omistamia, eli itsenäisiä koulutusorganisaatiosta, kouluttajasta ja lentoaseman pitäjältä. Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyksestä järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros 15.1.-16.2.2024.

## Lausuntopalaute

Lausunnon antoivat Airpro Oy, Finavia Oyj, Finnair Oyj ja Suomen Turvaprojektit Oy. Airpro ja Finavia toivoivat määräyksen voimaantulon lykkäämistä. Finnair halusi varmistaa, etteivät uudet muutokset kuten arviointivaatimus koske jo aiemmin hyväksynnän saaneita turvakouluttajia. Traficom totesi, että uudet vaatimukset eivät koske voimassa olevan hyväksynnän haltijoita, mutta kylläkin kaikkia sellaisen hakijoita. Lisäksi Finnair toivoi, että arviointeja voisi tietyin edellytyksin suorittaa myös lentotoiminnan harjoittaja. Traficom kuitenkin piti yhdenvertaisuuden kannalta selkeimpänä, että virasto suorittaa kaikki arvioinnit itse.

Suomen Turvaprojektit Oy toivoi tarkennuksia koulutustodistusten antamismenettelyyn, minkä johdosta tarkennettiin, että todistukset voi antaa kouluttaja tai koulutusorganisaatio. Se myös katsoi, että uudet perehdytysmäärät lisäävät lentoaseman turvatarkastajan koulutuksen kestoa ja kustannuksia merkittävästi, ja ehdotti pienempiä tuntimääriä. Airpro ja Finavia esittivät saman suuntaisen kommentin. Traficom perustelee tuntimäärien lisäystä sillä, että tarkastuksiin on tullut uutta laitekantaa, jonka myötä prosessi on laajentunut ja lainsäädäntö lisääntynyt, ja mainitsi vastauksessaan lukuisia esimerkkejä uusista laitetyypeistä.

Suomen Turvaprojektit pyysi täsmentämään määräykseen, tuleeko kohdassa 4.3 mainittu käytännön koe pitää ja millaiset ovat sen suoritusohjeet. Traficom totesi, ettei käytännön koetta enää vaadita EU-asetuksessa 2015/1998, joten vaatimus poistetaan myös määräyksestä. Turvaprojektit pyysi myös täsmentämään, tuleeko KAT3/3K koulutus suorittaa KAT1/1K määräaikaikoulutuksen yhteydessä myös silloin, jos henkilö ei työskentele ko. tehtävissä. Traficom katsoo, että käytännössä ei ole olemassa sellaista turvatarkastuspistettä, josta ei vähintään satunnaisesti kuljettaisi KAT3-materiaalia, joten molemmat koulutukset on suoritettava. Lisäksi Turvaprojektit kysyi, mitä henkilön tulee tehdä saadakseen turvatarkastajan kelpoisuuden uudelleen voimaan pitkän tauon jälkeen. Traficom vastasi, että poissaolon vuosimäärä tulee huomioida kouluttajan tarpeelliseksi katsomassa määrässä lisäkoulutusta, ja tarvittaessa voidaan vaatia jopa uusi peruskoulutus.

Airpro katsoi, että kokeiden suorittajan tulisi saada tietoonsa teoria- ja kuvantulkintakokeiden virheelliset vastaukset. Traficom:n näkemyksen mukaan vääriä vastauksia ei jatkossakaan voida antaa tiedoksi suoraan kokeen suorittajille, jotta vältetään mahdolliset väärinkäytökset ja koevastausten leviäminen yleiseen tietoon.

Finavia ehdotti, että KAT1/1K ja KAT3/3K tulisi jatkossakin pitää erillisinä perehdytysjaksoina. Traficom kuitenkin totesi, että millä tahansa turvapisteellä, jossa tarkastetaan lentoaseman henkilökuntaa, kulkee myös joskus myös KAT3-tarvikkeita. Finavia esitti, että vaadittava määräaikaikoulutus tulisi jatkossa pitää kaikkien toimintojen ja kuvantulkinnan osalta kolmen vuoden välein. Finavia myös katsoi, että KAT5 pätevyyden omaavat toimivat hyvin erilaisissa työtehtävissä eikä ole tarkoituksenmukaista, että perehdytysjakson pituus on kaikilla sama. Traficom totesi, että perehdyttämisjakson pituuden eriyttäminen olisi haasteellista, koska samalla perehdytyksellä saa jatkossa kuitenkin toimia eri lentoasemilla. Toisaalta kelpoisuuksien erittely niin, että tietty kelpoisuus oikeuttaisi toimimaan vain tietyllä lentoasemalla, olisi hallinnollisesti tarpeettoman raskasta. Finavian esityksestä sana "työpäivä" korvattiin sanalla "työvuoro", kun on kyse tehtäväkohtaisten perehdyttämisjaksojen vaaditusta kestosta.

Saadut lausunnot ja Liikenne- ja viestintäviraston vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommenttikoosteesta.

## Arvio määräyksen vaikutuksista

EU-asetuksen vaatimus viranomaisen hallinnoimista ilmailun turva-asioiden kokeista ja sertifiointeista lisää jonkin verran Liikenne- ja viestintäviraston viranomais-

työtä kokeiden ja hakemusten käsittelyssä. Samoin asiakkaille aiheutuu maksuja ja hallinnollista työtä hyväksyntöjen hakemisesta. Nämä vaikutukset johtuvat kuitenkin suoraan EU-asetuksesta.

Turvahenkilöstön koulutusohjelmiin on tehtävä muutosten tuomat uudistukset, mutta Liikenne- ja viestintävirasto ei tule laskuttamaan tästä maksuasetuksen mukaista hyväksyntämaksua, koska kyseessä on viranomaisen uusista vaatimuksista johtuva muutos.

Koska myös KAT3/3K (11.2.3.3) -koulutuksen yhdistäminen KAT1/1K (11.2.3.1) -koulutuksen sisältöön on Liikenne- ja viestintävirastosta johtuva muutos, ei muutoksesta seuranneista 11.2.3.3 -kokeista tulla laskuttamaan erillisiä koemaksuja.

Määräysmuutoksella ei ole vaikutuksia turvallisuuteen, ympäristöön, tasa-arvoon tai esteettömyyteen.

## **Yksityiskohtaiset perustelut**

3.1.2 Vaatimus turvakouluttajahyväksyntään liittyvästä arvioinnista perustuu komission havaitsemaan poikkeamaan. Arvioinnilla varmennetaan turvakouluttajahyväksyntää hakevan henkilön edellytykset toimia turvakouluttajana ja se voidaan tehdä esimerkiksi haastattelemalla hakijaa.

3.4.1/4.3.2 Turvahenkilöstön teoria- ja kuvantulkintakokeet siirtyvät Liikenne- ja viestintäviraston hallintaan komission havaitsemasta poikkeamasta johtuen. Jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto vastaa turvatarkastajille pidettävien teoria- ja kuvantulkinnan kokeiden sisällöstä.

3.4.2 Lisätty räjähdekoriryhmän hyväksynnän edellytykset, koska niitä ei aiemmin ole SEC M1-1:ssä kuvattu.

4.1 Tarkastuksissa tehtyjen havaintojen ja poikkeamien perusteella KAT3/3K (11.2.3.3) koulutuskategorian yhdistäminen KAT1K (11.2.3.1) sisältöön selkeyttää lentoasemaoperaattorin ja turvatarkastuksen toimintaa. Sellaisten turvatarkastuspisteiden kautta, joissa tarkastetaan henkilöitä ja käsimatkatavaraa (KAT1/1K), kuljetetaan usein myös lentoasematarvikkeita (KAT3/3K). Koulutuskategorioiden yhdistämisellä pyritään varmistamaan, että turvatarkastajilla on tarvittava osaaminen ja hyväksyntä tarkastaa myös lentoasematarvikkeita.

Alaviitteeksi on lisätty maininta siitä, että koulutuskategoriat ja opintojaksot kuvataan määräyksen liitteenä olevassa taulukossa, ja että mainitut kohtien numerot viittaavat vastaaviin täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 liitteen kohtiin.

4.2.2 Turvatarkastajien perehdytystuntimäärien tarkentamisen peruste on turvatarkastuksessa käytössä olevan laitekannan kasvu ja näihin liittyvän lainsäädännön muutokset. Perehdytystuntimäärien tarkentamisella pyritään myös varmistamaan turvahenkilöstön ammattitaitoa. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 kohdan 11.2.1.3 mukaan asianomaisen viranomaisen on joko määriteltävä tai hyväksyttävä kurssien sisältö.

5.1 Koulutus kategorioihin 3 ja 3K (11.2.3.3) annetaan aina kategorioita 1 ja 1K (11.2.3.1) koskevan määräaikaikoulutuksen yhteydessä, vaikka 3/3K aihealueita ei olisi peruskoulutettu. Perusteena tähän on kyseisen koulutuskategorian yhdistäminen peruskoulutuksessa annettavaan 1/1K (11.2.3.1) sisältöön. Määräaikaikoulutuksen yhteydessä on annettava kaksi tuntia käytännön perehdytystä kategorioihin KAT3/3K, jos kyseisiä kategorioita ei ole tätä ennen perehdytetty.

5.4 Poistettu vaatimus turvaskanneriin liittyvästä kuuden tunnin kuvantunnistus-koulutuksesta ja kokeesta. Turvaskanneri on koulutuksellisesti osa KAT1-

toimintoja, eikä turvaskannerin antamien kuvien tulkintaa voida rinnastaa läpivalaisulaitteen antamien kuvien tulkintaan.

Kohtaan 7 on lisätty siirtymämääräys, jonka mukaan uuden määräyksen mukaisiksi päivitettyt koulutusohjelmat on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi 15.8.2025 mennessä. Noin neljän kuukauden siirtymäajan tarkoituksena on antaa toimijoille aikaa koulutusohjelmien, -ohjeiden ja -materiaalien saattamiseen ajan tasalle. Niitä koulutuskategorioita, joiden sisältö on määritelty, ei tarvitse kuvata koulutusohjelmassa eikä erikseen hyväksyttää.

Liite: Määräykseen liitteeksi on lisätty taulukko, jossa kuvataan koulutuskategoriat ja niitä vastaavat täytäntöönpanoasetuksen kohdat.

Samalla määräyksen ajantasaisuus on muiltakin osin tarkistettu ja sanamuotoja on tarpeen mukaan selkeytetty.

## **Määräyksen aikataulu/voimaantulo**

Määräys tulee voimaan keväällä 2025.

## **Määräyksestä viestiminen**

Määräyshankepäätyksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille ilmatilamuutosten sidosryhmille. Lisäksi määräyksestä viestitään kohdennetusti turva-alan kouluttajille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

## **LIITTEET:**

Kommenttikooste