

27.2.2012

Dnro 548/4/11

**Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Jussi Pajuoja**

**Esittelijä: Esittelijäneuvos Jorma Kuopus**

## **AOA PAJUOJA ARVOSTELEE TRAFIA LENTOLUPAKIRJOJEN VIIVÄSTYKSISTÄ**

### **1 KANTELU**

Kantelija arvosteli eduskunnan oikeusasiamiehelle 10.2.2011 osoittamassaan kantelukirjoituksessa Tampereen ammattiopiston ja Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) viivästynyttä toimintaa hänen ammattiinsa valmistumisessa. Kantelu koski lentokoneasentajien koulutusta ja siihen liittyvää lentokonemekaanikon B2-lupakirjan myöntämistä.

Olen vastannut samasta valmistumisongelmasta kannelleille kuudelle muulle opiskelijalle erikseen.

Kantelija oli opiskellut Tampereen ammattiopistossa lentokoneasentajaksi vuosina 2001–2004. Lentokoneasentajan tutkinto on Opetushallituksen hyväksymä ammatillinen koulutus, jossa noudatetaan yhteiseurooppalaisia JAR66-ilmailumääräyksiä. Avioniikka-asentaja voi hakea B2-lupakirjaa, kun hän on suorittanut tutkinnon ja hankkinut vaaditun työkokemuksen. Kantelun mukaan kantelija oli valmistunut lentokoneasentajaksi 29.5.2004 ja saanut työkokemuksensa täyteen tulkintatavasta riippuen joko 12.9.2009 tai 2.3.2010.

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) oli kuitenkin vaatinut lupakirjan saamiseen koehyvyysraporttia. Kantelija ei ollut saanut tätä pätevöitymisen edellytyksenä ollutta raporttia, vaikka hän ja hänen kuusi opiskelutoveriaan olivat lukuisia kertoja olleet yhteydessä Tampereen ammattiopistoon ja Trafiin vuodesta 2009 lähtien. Epäselvyydet raportin valmistumisesta olivat jatkuneet tammikuulle 2011, jolloin raportin piti olla valmis. Trafi Ilmailusta tai Tampereen ammattiopistosta ei ollut saatu yhtenäistä kuvaa ongelman ratkaisusta, joten nämä tahot olivat kantelijan mukaan viivytelleet kohtuuttoman kauan jo vuonna 2001 tiedossa olleen ongelman ratkaisemisessa. Ongelmat olivat vaikuttaneet lentokoneasentajiksi valmistuneiden työntekijöiden työllistymiseen, uralla etenemiseen sekä työsuhteiden säilymiseen.

---

### **3 RATKAISU**

#### **3.1 Lentokoneasentajakoulutuksen järjestäminen**

Lentokoneasentajakoulutusta sääntelee sekä kansallinen että EU-tason normisto. Koulutuksen järjestämiseen vaaditaan opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämislupa. Lentokoneasentajakoulutuksen suoritettuaan lentokoneasentaja voi vaaditun työkokemuksen hankittuaan hakea lentokonehuoltohen-

kilöstön (mekaanikon) lupakirjaa.

Lentokoneasentajakoulutusta antavia koulutuksen järjestäjiä velvoittavat laki ammatillisesta koulutuksesta (630/1998), asetus ammatillisesta koulutuksesta (811/1998) sekä 1.8.2010 voimaan tullut Opetushallituksen määräys lentokoneasennuksen perustutkinnon perusteista (määräys 5.5.2010, 38/011/2010; muutettu 23.12.2011). Siihen saakka sovellettiin 1.8.2000 voimaan tullutta Opetushallituksen määräystä Lentokoneasennuksen perustutkinnon opetussuunnitelman- ja näyttötutkinnon perusteista 10.3.2000, 40/011/2000.

Lisäksi lentokoneasentajakoulutusta antavien koulutusorganisaatioiden toimintaa sääntelevän Euroopan komission asetuksen 2042/2003 mukaan koulutusorganisaatio voi hakea ilmailuviranomaiselta koulutuslupaa, kun organisaatio on kehittänyt, määritellyt ja dokumentoinut toimintansa ja koulutuksensa sisällön edellä mainitun asetuksen liitteen 4 Part 147/66 koulutusorganisaatiolle asettamien toiminnallisten vaatimusten mukaiseksi. Ilmailuviranomainen myöntää koulutusorganisaatiolle koulutusluvan, mikäli se tarkastusten perusteella toteaa koulutusorganisaation ja koulutuksen sisällön Part 147/66 vaatimuksia vastaaviksi. Asetuksen noudattamista valvovat Euroopan lentoturvallisuusvirasto ja kansallinen ilmailuviranomainen.

Ennen Euroopan komission asetuksen 2042/2003 voimaan tuloa lentokoneasentajakoulutusta antaneet oppilaitokset noudattivat Euroopan ilmailuviranomaisten yhteenliittymän (Joint Aviation Authorities, JAA) yhteiseurooppalaisia toiminnallisia vaatimuksia (Joint Aviation Requirements, JAR), jotka oli asetettu JAR 147/66 vaatimusten mukaista lentokoneasentajakoulutusta antaville koulutusorganisaatiolle. JAR 147/66-vaatimukset eivät olleet jäsenmaita velvoittavia. Yhteiseurooppalaiset vaatimukset saatettiin Suomessa voimaan ilmailumääräyksellä PEL M3-1 (15.3.2000). Edellä mainitulla Euroopan komission asetuksella 2042/2003 JAR 147/66 vaatimukset muuttuivat Part 147/66 vaatimuksiksi Euroopan komission asetuksen tullessa voimaan 20.11.2003.

Useat lentokoneasentajakoulutusta antaneet koulutuksen järjestäjät, kuten Tampereen ammattiopisto, hakivat 2000-luvun alussa yleiseurooppalaisia ilmailualan vaatimuksia vastaavaa koulutuslupaa kansalliselta ilmailuviranomaiselta. Koulutuslupien myöntöprosessit etenivät hitaasti. Tilannetta pyrittiin edistämään koulutuksen järjestäjien vuosittaisissa yhteistyökokouksissa sekä opetusministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön järjestämissä neuvottelutilaisuuksissa. Koska ilmailuviranomainen ei vuoden 2008 alkuun mennessä ollut myöntänyt ainuttakaan Part 147/66 koulutuslupaa, Opetushallitus asetti selvitysmiehen selvittämään tilannetta. Selvitysmies esitti 15.6.2008 päivätyssä raportissa näkemyksiä ja toimintasuosituksia tilanteen ratkaisemiseksi.

Tampereen ammattiopistolta saadun 13.5.2011 päivätyn selvityksen mukaan Tampereen ammattiopisto on antanut lentokoneasentajakoulutusta vuodesta 1996 alkaen. Lentokoneasentajakoulutus perustui opetusministeriön myöntämään järjestämislupaan. Lentokoneasennuksen perustutkinnon opetussuunnitelman ja näyttötutkinnon perusteiden 2000 mukaisesti oppilaitos on noudattanut koulutusohjelmassaan JAR 147/66-määräyksiä 1.8.2000 alkaen. JAR ja Part -määräykset ovat hyvin lähellä toisiaan, mutta Part -vaatimusten myötä vaatimukset hieman täsmentyivät ja muuttuivat velvoittavuudeltaan. Tampereen ammattiopisto on sittemmin noudattanut yhteiseurooppalaisia Part 147/66-määräyksiä 15.8.2006 aloittaneesta opiskelijaryhmästä lähtien. Tosin oppilaitoksella ei vielä tuolloin ollut ilmailuviranomaisen myöntämää Part 147/66 B2 (avioniikka) koulutuslupaa. Ilmailuviranomainen on todentanut määräysten mukaisen koulutustoiminnan vuosittain tekemillään koulutusauditoinneilla. Tampereen ammattiopisto sai ilmailuviranomaisen myöntämän koulutusluvan (PART.F1.147.002) 28.7.2008.

Selvityksessään Tampereen ammattiopisto toteaa, että sen antama lentokoneasentajakoulutus on

ollut ammatillisen peruskoulutuksen opetussuunnitelman ja näyttötutkinnon perusteiden mukaista. Lisäksi oppilaitoksen antama lentokonealan koulutus on aina noudattanut voimassa olevien JAR / Part-vaatimusten mukaisia sisältö-, taso- ja koevaatimuksia. Myös Opetushallitus katsoo, että Tampereen ammattiopiston antama koulutus on ollut voimassa olevien säännösten mukaista.

Tampereen ammattiopiston 12.4.2011 antamassa selvityksessä todetaan, että Tampereen ammattiopisto toimittaa ilmailuviranomaiselle 10.6.2011 mennessä koehyvitysraportit koskien lentokoneasentajakoulutuksesta valmistuneita henkilöitä, joiden koulutus on alkanut 1.6.2001–28.7.2008 välisenä aikana. Edelleen oppilaitoksen 13.5.2011 antaman selvityksen mukaan keväällä 2011 oppilaitoksen päättävän luokan 14 oppilaasta valmistuu 13 opiskelijaa lentokoneasentajaksi.

### 3.2

#### Lentokonehuoltohenkilöstön lupakirja

Lentokoneasennuksen perustutkinto sisältää lentokoneasennuksen ja avioniikan koulutusohjelmat. Lentokoneasennuksen perustutkinnon suorittaneella on valmius työskennellä erilaisissa lentokonehuollon tehtävissä huolto-ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Lentokoneasennuksen koulutusta Suomessa antaa yhteensä seitsemän oppilaitosta, joista avioniikkaa ainoastaan yksi, Tampereen ammattiopisto.

Mikäli perustutkinnon suorittanut henkilö haluaa työskennellä lentokoneasentajan työtehtäviä vaativammassa tehtävässä, hän tarvitsee lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjan ilmailuviranomaiselta. Ilmailuviranomainen voi myöntää lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjan koulutusluvan saaneesta oppilaitoksesta valmistuneelle lentokoneasentajalle, kun hakija on suoritetun lentokoneasennuksen perustutkinnon vaaditulla osaamistasolla (75 %:n sääntö) ja lisäksi saavuttanut vaaditun työkokemuksen lentohuollossa.

Jos asentaja on suorittanut opintonsa oppilaitoksessa, jolla ei ollut koulutuslupaa, lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjan hakijan tulee edellä mainittujen edellytysten lisäksi toimittaa ilmailuviranomaiselle niin sanottu koehyvitysraportti. Koehyvitysraportilla osoitetaan opiskeluaikana suoritetun opintojen vastaavuus nykyisin voimassa oleviin Part 147/66-määräyksiin. Vaihtoehtoisesti hakija voi suorittaa uudelleen Part -moduulikokeet koulutusluvan saaneessa koulutusorganisaatiossa, jolloin koehyvitysraporttia ja suoritusten vastaavuuden vertailua ei tarvita.

Kanteluiden kohteena oleva Tampereen ammattiopisto sai pysyvän koulutusluvan 28.7.2008. Kantelijat ovat opiskelleet oppilaitoksessa ennen sitä aikana, jolloin oppilaitoksella ei ole ollut ilmailuviranomaisen myöntämää koulutuslupaa.

Koehyvitysraportteja pyytävien ja mahdollisesti opintosuorituksiaan korottavien entisten opiskelijoiden oikeudellinen asema suhteessa lentokoneasentajan koulutusta antaneeseen koulutuksen järjestäjään on ollut epäselvä.

Koehyvitysraporttimenettely perustuu EU-säännöksiin ja ilmailuviranomaisen ohjeistukseen. Lainsäädäntöön ei sisälly koulutuksen järjestäjille asetettua suoranaista velvoitetta koehyvitysraporttien tekoon. Lentokoneasentajakoulutusta antaneet oppilaitokset ovat tehneet koehyvitysraportteja ilmailuviranomaiselta saamiensa ohjeiden mukaisesti.

Tampereen ammattiopistolla ei siis ole ollut lakisääteistä velvollisuutta tehdä koehyvitysraportteja niitä pyytävälle entisille opiskelijoilleen. Se on kuitenkin valmistellut raportteja ilmailuviranomaiselta saamiensa vaihtelevien ohjeiden mukaisesti. Opetushallituksen mukaan koehyvitysraportin tekemi-

nen on työlästä. Yhden koehyvitysraportin tekeminen yksilökohtaisten koesuoritusten vastaavuusvertailun vuoksi on kestänyt aiemmin arviolta viikon. Vuonna 2010 ilmailuviranomainen tarkasti omaa tulkintaansa koehyvitysraportin vaatimusten osalta ja raportin tekeminen nopeutui.

Kuten edeltä jo ilmenee, lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjan saaminen edellyttää riittävän tasoista opintomenestystä. Vaadittavan tason määrittää ilmailuviranomainen. Laissa ei ole selkeää säännöstä siitä, tuleeko oppilaitoksen ottaa entisiä opiskelijoitaan korottamaan arvosanojaan lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjan vaatimalle tasolle.

Jos saadut arvosanat eivät täytä lupakirjan saamisen edellytykseksi asetettua tasoa, henkilö voi korottaa arvosanojaan. Ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (631/1998) 27 §:n 4 momentin mukaan "opiskelija voidaan ottaa suorittamaan ammatillinen tutkinto tai sen osa yksityisopiskelijana". Oppilaitos voi siten ottaa entisen opiskelijan korottamaan arvosanojaan edellä mainitun lain mukaisena yksityisopiskelijana. Toinen vaihtoehto arvosanojen korottamiselle on tutkinnon tai sen osien suorittaminen näyttötutkintona ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain mukaisesti. Lisäksi ilmailuviranomainen voi järjestää vaadittavia kokeita.

Eräiden oppilailta ja opiskelijoilta perittävien maksujen perusteista annetun opetusministeriön asetuksen (1323/2001) 4 §:n mukaan "ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 27 §:n 4 momentissa tarkoitettulle yksityisopiskelijalle järjestettävästä kokeesta voidaan periä opiskelijalta enintään 50,5 euron suuruinen maksu". Asetuksen (180/2011) 5 §:n mukaan "ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 17 §:n 3 momentissa tarkoitettu näyttötutkintona suoritettaviin ammatillisiin perustutkintoihin, ammattitutkintoihin ja erikoisammattitutkintoihin osallistuvalla perittävä kiinteä tutkintomaksu on 58 euroa". Näin ollen oppilaitoksilla on oikeus periä järjestämistään koesuoritusten korottamisista ja näyttötutkinnoista entisiltä oppilaitaan asetuksen mukainen maksu.

Tampereen ammattiopiston 12.4.2011 antaman selvityksen mukaan se tarjosi kantelukirjoituksetteille mahdollisuuden tulla korottamaan tutkintotodistusten moduuliarvosanoja ilmailuviranomaisen ilmoittamia vaatimuksia vastaaviksi tai suorittamaan Part -moduulikokeet hyväksytysti. Erään kantelun mukaan koeuusinnan hinta olisi ollut kolme euroa per kysymys ja kysymyksiä oli noin 700. Kantelijoiden mielestä hinta oli liian korkea. Kantelijat katsoivat, että heillä oli oikeus maksuttomaan uusintaan, koska opiskeluaikana kokeen olisi saanut suorittaa kolme kertaa maksutta.

Arvosanojaan korottavat entiset opiskelijat voidaan ottaa oppilaitokseen yksityisopiskelijoiksi. Oppilaitoksella on edellä mainitun opetusministeriön asetuksen mukaan oikeus periä yksityisopiskelijoilta maksua asetuksen mukaisesti. Ilmainen kokeiden uusimisoikeus kuuluu oppilaitoksen nykyisille, ei entisille opiskelijoille.

Kanteluasiakirjoista ilmenee edelleen, että kantelijat ovat saaneet ilmailuviranomaiselta ristiriitaista tietoa lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjavaatimuksista. Toisinaan pelkkä koehyvitysraportti katsottiin riittäväksi, toisinaan taas vaadittiin lisäksi ilmailuviranomaisen määrittelemää riittävää opintomenestystä ja mahdollista kokeiden uudelleen suorittamista. Tampereen ammattiopiston ilmailuviranomaiselta saaman tiedon mukaan lentokonehuoltohenkilöstön lupakirja vaati koehyvitysraportin lisäksi myös riittävää opintomenestystä (selvitys 12.4.2011). Osapuolilla ei siis aina ollut yhtenevää näkemystä asiassa.

Sääntelyn puute ja vaihtelevat, osin ilmeisesti ristiriitaisetkin ohjeet, ovat saattaneet oppilaitokset hankalaan asemaan. Koehyvitysraporttien teko on kestänyt kauan, koska oppilaitokset eivät ole varautuneet raporttien vaatimaan suureen työmäärään. Riittäviä resursseja ei alkuun ollut Tampereen ammattiopistossa osattu varata, koska tehtävä ei kuulu oppilaitoksen lakisääteisiin velvoitteisiin.

Opetushallituksen näkemyksen mukaan edellä mainitut Tampereen ammattiopiston toimet kuitenkin osoittavat oppilaitoksen tahtoa edistää entisten opiskelijoidensa etenemistä työurallaan. Opetushallitus on ollut koehyvyysraportointiin liittyvien ongelmien vuoksi yhteydessä ilmailuviranomaiseen ja oppilaitokseen ja yrittänyt omalla toiminnallaan edesauttaa tilanteen ratkaisua.

Liikenteen turvallisuusvirasto on 21.4.2011 vastaanottanut Tampereen ammattiopiston hakijasta laatiman koehyvyysraportin, jota oppilaitos on täydentänyt 7.6.2011. Täydennys jäi tahattomasti viraston kirjaamoon, josta se on asiaa selviteltäessä löytynyt ja toimitettu asianomaiselle taholle viraston sisällä 31.8.2011. Liikenteen turvallisuusvirasto pyysi Tampereen ammattiopistoa täydentämään koehyvyysraporttia 3.10.2011 Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) standardikokouksessa saatujen kannanottojen perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanotti Tampereen ammattiopiston täydennetyt koehyvyysraportin 2.11.2011. Liikenteen turvallisuusvirasto pyysi Tampereen ammattiopistoa täydentämään koehyvyysraporttia vielä 3.11.2011, jonka jälkeen Tampereen ammattiopisto täydensi hakemustaan 30.11.2011 ja 2.12.2011. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyi Tampereen ammattiopiston laatiman koehyvyysraportin 2.12.2011. Liikenteen turvallisuusvirasto myönsi lentokonemekaanikon B2-lupakirjan kantelijalle 7.12.2011, joten asiointi on tältä osin korjaantunut.

### 3.3.

#### Opiskelijoiden oikeusturva

Hallintolain (434/2003) 20 §:n mukaan hallintoasia tulee vireille, kun asian vireille panemiseksi tarkoitettu asiakirja on saapunut toimivaltaiseen viranomaiseen. Viranomaisen on toimivaltansa rajoissa ja asian vaatimassa laajuudessa avustettava toista viranomaista tämän pyynnöstä hallintotehtävän hoitamisessa sekä muutoinkin edistettävä viranomaisten välistä yhteistyötä (10 §). Vireille tullut asia on käsiteltävä ilman aiheutonta viivästystä (23 §). Viranomaisen on myös toimivaltansa rajoissa annettava asiakkaalleen tarpeen mukaan hallintoasian hoitamiseen liittyvää neuvontaa sekä vastattava asiointia koskeviin kysymyksiin ja tiedusteluihin (8 §). Hallintolain säännökset velvoittavat sekä Tampereen ammattiopistoa että ilmailuviranomaista.

Opetushallituksen asettama selvitysmies totesi raportissaan vuonna 2008, että EY-asetuksen (Part 147/66) mukaan hyväksytyjen koulutusorganisaatioiden puutteen seurauksena Suomessa on runsaasti henkilöitä, joilla on mahdollisuus lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjaan teoriakokeiden ja/tai koehyvyysraportin kautta. Koulutusorganisaatioiden resurssit koehyvyysraporttien laadintaan ja teoriakokeiden pitoon ovat riittämättömät ruuhkan purkamiseen. Selvitysmies suositti, että koehyvyysraporttimenettelyyn liittyvät organisaatiot arvioivat resurssi- ja rahoitustarpeet sekä rahoitusmallit tilanteen korjaamiseksi. Selvitysmies ei ottanut kantaa lainsäädännön tilaan.

### 3.4.

#### Arviointi

Kanteluissa tarkoitetut lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjahakemukset olivat tulleet vireille ilmailuviranomaisessa vuosina 2007–2010. Kantelun eduskunnan oikeusasiamiehelle tehnyt on opiskellut Tampereen ammattiopistossa aikana, jolloin Tampereen ammattiopistolla ei ollut ilmailuviranomaisen myöntämää EY-asetuksen osan (PART) 147/66 mukaista vasta 28.7.2008 myönnettyä pysyvää koulutuslupaa.

Koehyvyysraporttien edellyttämä, jälkikäteen tapahtuva yksilökohtainen koesuoritusten vastaavuuksarviointi on vaatinut oppilaitoksilta huomattavan työpanoksen. Suuri työmäärä ja ilmailuviranomaisen ohjauksen vakiintumattomuus ovat hidastaneet raporttien valmistumista. Tampereen ammattiopiston olisi tullut tosin mahdollisimman pian ilmoittaa hakijoille, mikäli opistolla ei ollut resursseja koehyvyys-

raporttien tekemiseen. Lupakirja-asian ratkeamiseen on kaikkiaan kulunut hakijoiden kannaltajahal-  
lintolain (434/2003) 7 §:n huomioon ottaen kohtuuton aika. Tämän säännöksen mukaan asiointi ja  
asian käsittely viranomaisessa on pyrittävä järjestämään siten, että hallinnossa asioiva saa asianmu-  
kaisesti hallinnon palveluita ja viranomaisen voi suorittaa tehtävänsä tuloksellisesti.

Lentokoneasentajakoulutukseen hakeutuneet opiskelijat ovat myös perustellusti olettaneet voivansa  
hakea lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjaa ilmailuviranomaisen vaatimukset täytettyään (luottamuk-  
sensuoja). Hallintolain 6 §:n mukaan viranomaisten on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oi-  
keutettuja odotuksia.

Pysyvän koulutusluvan saaneista oppilaitoksista valmistuvat opiskelijat eivät tulevaisuudessa tule tar-  
vitsemaan koehyvitysraporttia lentokonehuoltohenkilöstön lupakirjaa hakiessaan. Lupakirjan myöntää  
ilmailuviranomainen, jos hakija täyttää kaikki sen luvan myöntämiselle asettamat vaatimukset.

Oppilaitoksen myöntämän lentokoneasentajan tutkintotodistuksen perusteella ilmailuviranomainen voi  
myöntää lentokonemekaanikon B2-lupakirjan ainoastaan sellaisille hakijoille, jotka ovat suorittaneet  
vaaditut opinnot ilmailuviranomaisen myöntämän koulutusluvan saaneessa oppilaitoksessa. Vuoteen  
2003 asti koulutusluvan myöntämistä sääntelivät yhteiseurooppalaiset ilmailualan vaatimukset JAR  
147/66, jotka saatettiin Suomessa voimaan ilmailumääräyksellä PEL M3-1. Tampereen ammat-  
tiopisto haki 2000-luvun alussa ilmailumääräyksen PEL M3-1 mukaista koulutuslupaa. Ilmailuviran-  
omainen ei myöntänyt koulutuslupaa, koska oppilaitoksen ei katsottu täyttävän ilmailumääräyksen  
PEL M3-1 mukaisia vaatimuksia. Vuonna 2003 tuli ilmailumääräyksen PEL M3-1 sijaan noudatetta-  
vaksi komission asetus (EY) N:o 2042/2003 (Komission 20.11.2003 antama asetus lentokelpoisuu-  
den ja ilmailutuotteiden, osin ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden  
ja henkilöstön hyväksymisestä; jäljempänä EY-asetus).

EY-asetuksen kohdan 66.A.25 a) mukaan henkilön, joka hakee ilma-aluksen huoltohenkilöstön lupa-  
kirjaa tai kelpoisuusluokan tai kelpoisuusluokan alaryhmän lisäämistä ilma-aluksen huoltohenkilöstön  
lupakirjaan, on kokeessa osoitettava asiaan liittyvien kurssien tietotaso, joka vastaa Osan (PART) 66  
liitteen I vaatimuksia. Asetuksen mukaan kokeet järjestää EY-asetuksen Osan (PART) 147/66 mu-  
kaisesti hyväksytty koulutusorganisaatio tai toimivaltainen viranomaisen. Liikenteen turvallisuusviras-  
to myönsi Tampereen ammattiopistolle EY-asetuksen Osan (PART) 147/66 mukaisen koulutusluvan  
(PART.FI. 147.0002) 28.7.2008, kun Tampereen ammattiopiston katsottiin täyttäneen luvan myöntä-  
miselle asetetut vaatimukset, jotka on määritelty EY-asetuksessa. Koulutusluvan perusteella Tampe-  
reen ammattiopistosta tuli EY-asetuksen Osan (PART) 147/66 mukaisesti hyväksytty koulutusorgani-  
saatio. Koulutusluvan myöntämisen jälkeen opintonsa oppilaitoksessa aloittavat ja lentokoneasenta-  
jaksi valmistuvat opiskelijat voivat hakea ilmailuviranomaiselta lentokonemekaanikon B2-lupakirjaa  
oppilaitoksen antaman tutkintotodistuksen perusteella.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää lupakirjan hakijalle hyvitystä ilman ilmailuviranomaisen kou-  
lutuslupaa toimineessa oppilaitoksessa suoritetuista opinnoista EY-asetuksen kohdan 66.A.25 b)  
mukaisesti. EY-asetuksen kohdan 66.A.25 b) mukaan perustietovaatimuksissa ja kokeissa hyvite-  
tään osittain tai kokonaan muu tekninen koulutus, jonka toimivaltainen viranomaisen katsoo vastaa-  
van Osassa (PART) 66 määriteltyä tietotasoa. EY-asetuksen Osan (PART) 66 osaston B luvun E  
kohdan 66.B.400 mukaan toimivaltainen viranomaisen voi myöntää koehyvityksiä oppilaitoksen koh-  
dan 66.B.405 mukaisesti laatiman koehyvitysraportin perusteella.

Opetushallituksen lausunnossa todetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto oli antanut erilaista tietoa  
Tampereen ammattiopistolle ja hakijoille. Opetushallituksen mukaan kanteluasiakirjoista käy ilmi, että  
ilmailuviranomainen on toisinaan katsonut pelkän koehyvitysraportin riittäväksi ja toisinaan taas edel-

lyttänyt lisäksi ilmailuviranomaisen määrittelemää riittävää opintomenestystä ja mahdollista kokeiden uudelleen suorittamista. Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että kaikilta Tampereen ammattiopistosta valmistuneilta hakijoilta on vaadittu lentokonemekaanikon B2-lupakirjan saamiseksi koehyvitysraportti ja riittävä opintomenestys. Hakijalle ei ole ollut tarpeen huomauttaa opintomenestyksestä, jos opintomenestys on ollut riittävä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on pyrkinyt tukemaan koehyvitysraporttien laatimista ajantasaisella ohjeistuksella. Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoitti Tampereen ammattiopistolle viraston aikeista muuttaa koehyvitysraporttien laatimista koskevaa ohjeistusta tammikuussa 2010. Ilmoitus ei ole estänyt Tampereen ammattiopistoa toimittamasta Liikenteen turvallisuusvirastoon koehyvitysraportteja ennen uusien ohjeiden valmistumista. Uudet ohjeet valmistuivat ja saatettiin Tampereen ammattiopiston tietoon lokakuussa 2010.

Sekä oman kantani että Opetushallituksen näkemyksen mukaan Tampereen ammattiopisto on toiminut sinänsä koulutusta antaessaan sitä velvoittavien säädösten mukaan. Opetusalan lainsäädäntö ei velvoita Tampereen ammattiopistoa laatimaan pyydettyjä raportteja. Tampereen ammattiopiston olisi kuitenkin tullut ilmoittaa raporttia pyytäneille opiskelijoille heti asiasta, mikäli oppilaitoksen voimavarat eivät riitä raporttien laatimiseen.

Monimutkaisesta normistossa perillä olevan ilmailuviranomaisen (sitemmin Trafi Ilmailu) olisi tullut yhdessä Tampereen ammattiopiston kanssa selvittää viivytyksettä esiintulleita kysymyksiä hallintolain palveluperiaatteen mukaisesti. Ilmailuviranomaisen ei olisi tullut siirtää selvitysvastuuta lupa-asioissa kantelijoille, kuten on käytännössä tapahtunut. Asian ratkaisu on myös kestänyt epätietoisten opiskelijoiden kannalta kohtuuttoman kauan. Lopulta asiointila on edellä selvitetyllä tavalla korjaantunut, kun Liikenteen turvallisuusvirasto myönsi lentokonemekaanikon B2-lupakirjan kantelijalle 7.12.2011.

Normiston vaikeaselkoisuudesta huolimatta katson, että lentokoneasentajien koulutusta ja lentokoneasentajiksi valmistuneiden lentokonemekaanikon B2-lupakirjahakemusten hyväksyntää säätelee EU-asetus, jota ei ole nähdäkseni syytä esittää muutettavaksi asian käsittelyssä ilmi tulleiden seikkojen perusteella.

#### 4 JOHTOPÄÄTÖS

Saatan edellä kohdassa 3.4. esittämäni ohjaavan käsityksen Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi Ilmailu) tietoon. Tässä tarkoituksessa lähetän Trafille jäljennöksen päätöksestäni. Lähetän jäljennökset päätöksestäni tiedoksi myös Tampereen ammattiopistolle ja Opetushallitukselle sekä opetus- ja kulttuuriministeriölle.

Asia ei johda kantelijan valmistuttua toivomaansa ammattiin muihin toimenpiteisiin puoleltani. Kuten jo alussa totesin, olen vastannut samasta valmistumisongelmasta kannalleelle kuudelle muulle opiskelijalle erikseen.