

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
Yleistä	<p>Vaikka HEMS-toimintaan odotetaan sääntelyä EU-tasolla, määräystä on silti tarpeen uudistaa kokonaisvaltaisesti niin, että muu kaupallinen toiminta, jolle ei odoteta EU-tason sääntelyä, tulee asianmukaisesti huomioiduksi. Tämän vuoksi mm. määritelmiin on syytä tehdä perustavanlaatuisia muutoksia ja koulutus-toiminta huomioida kokonaisuutena koko määräyksessä.</p> <p>Määräyksen jokaista kohtaa pitäisi lähestyä turvallisuusnäkökulmasta ja jokaisen kohdan hyöty ja tarpeellisuus pitäisi olla perusteltavissa.</p>	Koiranen Aerospace & Defence	<p>Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASAssa on jo käynnissä ohjaamomiesthistön lento- ja työaikarajoituksia ja lepoaikavaatimuksia koskevaa säädösvalmistelua, josta ensimmäisiä säädöksiä on suunniteltu julkaistavaksi vuonna 2023. Päällekkäisen ja ylimääräisen työn välttämiseksi tässä vaiheessa ei katsota tarkoituksenmukaiseksi uudistaa kansallista määräystä perinpohjaisesti, ennen kuin EU-tasolla aikaan saatavat linjaukset ja niiden soveltamisala ovat selvillä.</p> <p>Määräyksen soveltuvuutta koulutustoimintaan on tarkoitus selventää.</p>
1 Soveltamisala	Kannatan muutettua tekstiä. Se selvittää selkeästi, mitkä tehtävät kuuluvat soveltamisalaan (mm. ilmoituksenvaraiset) ja mitkä taas eivät (kerhotoiminta).	Yksityishenkilö	Traficom kiittää kommentista.
2 Määritelmät: lentoaika	Tulisi olla lentokoneiden osalta yhtenevä 965/2012 kanssa, muuten lentoaikakirjanpito ei ole yhteensopiva CAT-toiminnan kanssa, ORO.FTL.105 (13) mukaan lentoaika lentokoneilla päättyy vasta, kun pysähdysten jälkeen moottorit on sammutettu. Määritelmässä tulisi ottaa kantaa myös muihin ilma-alusryhmiin kuin lentokoneisiin ja helikoptereihin, sikäli kun määräystä sovelletaan myös muilla ilma-alusryhmillä harjoitettavaan toimintaan.	Koiranen Aerospace & Defence	Muutetaan lentokoneen lentoajan määritelmä samaksi kuin EU:n lentotoimintasetuksen 965/2012 kohdassa ORO.FTL.105. Lisätään myös muiden ilma-alusryhmien lentoajan määritelmät, siten kuin ne on määritelty helikopterien osalta EU:n lentomiesthistöasetuksessa 1178/2011, purjelentokoneiden osalta asetuksessa 2018/1976 sekä ilmapallojen osalta asetuksessa 2018/395.
2 Määritelmät: työaika	<p>Tulisi määritellä erikseen lentotyöjakso ja työaika.</p> <p>Ei ole tarkoituksenmukaista, että lentotyöjakson ulkopuolella tehtyä muuta työtä rajoitettaisiin päiväkohtaisesti, ja kokonaisuuden kannalta jää täysin epäselväksi, noudatetaanko toimistopöydän ääressä tai simulaattorissa esimerkiksi 1 vai 2 ohjaajan työaikarajoituksia, kun työntekijä ei ole minkäänlainen ohjaaja.</p> <p>Tarkoituksenmukaista olisi määritellä erikseen lentotyöjakso, joka alkaa lentotoimintaa edeltävän lepoajan päättyessä ja päättyy, kun määräyksen mukainen <i>len-</i></p>	Koiranen Aerospace & Defence	<p>Määräyksessä käytettävien käsitteiden ja niiden määritelmien perustavanlaatuisesta muuttamisesta ei pidetä tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena, koska EU-tasolla on valmisteilla uutta sääntelyä lento- ja työajoista. Käsitteiden ja määritelmien muutoksilla voisi olla käytännön toimintaan mittavia vaikutuksia, joita voi olla osin vaikea ennakoida, ja nämä vaikutukset jäisivät lyhytaikaisiksi kun EU-sääntelyssä mahdollisesti päädytään taas erilaisiin ratkaisuihin. Kansallinen sääntely on silloin myös tarkoituksenmukaista linjata EU-vaatimusten kanssa siinä määrin kuin mahdollista.</p> <p>Määräyksen OPS M3-2 tarkoituksena ei ole säädellä sellaisen henkilöstön työaika- ja, jotka tekevät toimistotyötä. Määräyksen näkökulmana on lentoturvallisuuden</p>

toaika viimeiseltä lennolta ennen lepoaikaa on päätynyt. Lentotyöjaksoon ei tule sisällyttää työaikaan laskettavaa 30 minuutin vähimmäisaikaa lentoajan päättymisen jälkeen, koska tällöin ohjaamomiehistön jäsen ei ainakaan olennaisilta osin käytä lupakirjansa ja kelpuutustensa mukaisia oikeuksia ilma-aluksessa, vaan suorittaa muita työtehtäviä: koneen tankkausta, simulaattorikoulutusta (luvanvaraista), simulaattorikoulutusta (luvasta vapaata), tietopuolista koulutusta, toimistotöitä, jne.

Työajan enimmäiskeston osalta niin päivä- kuin vuositasolla on yleinen työlainsäädäntö katsottava täysin riittäväksi.

Kokonaisuutena määräyksessä tulisi ottaa riittävällä tavalla huomioon se, että sama työntekijä voi tehdä lukuisia erilaisia työtehtäviä viikkotasolla. Lisäksi määräyksen tulisi mahdollistaa esimerkiksi siinä määrätyn vähimmäislepoajan alitus, jos tätä lepoaikaa seuraavalla työaikajaksoilla ei aiota lentää, mutta mahdollistaa lentäminen taas päivää myöhemmin, jos silloin on pidetty riittävä lepoaikajakso. Siis esimerkiksi tämän pitäisi olla mahdollinen:

Ma aktiivista lentotoimintaa klo 18-24

Ti lumenluontia, teoriakoulutusta, synteettistä koulutusta ja muita pikkuhommia klo 09-17 (eli lepoaika-vaatimus ei täyty ja 24h työaika-vaatimus ylittyy)

Ke aktiivista lentotoimintaa klo 08-16

varmistaminen, ja muilta osin noudatetaan tavanomaista työaikalainsäädäntöä. Tätä asiaa on tarkoitus selventää määräyksen soveltamisalakohdassa. Toimistotyöllä katsotaan olevan vaikutusta ohjaamomiehistön vireystilaan ja sitä kautta lentoturvallisuuteen silloin, kun sama henkilö on lähdössä suorittamaan lentotehtäviä. Organisaation on tällöin huolehdittava siitä, että toimistotyön työaikaseurannan järjestelmän tiedot siirretään myös ilmailun työaikaseurantajärjestelmään, jotta vaatimusten täyttymistä on mahdollista valvoa.

Määräyksen tarkennetaan, että toimistotyöllä ei katsota olevan vaikutusta toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä silloin, kun toimistotyön ja ohjaamomiehistön jäsenenä toimimisen väliin sijoittuu viikkolepoaika. Toisin päin, eli siirryttäessä lentotyöstä toimistotyöhön, viikkolepoaika ei vaadita. Jos seuraavalla viikkolepojen väliin sijoittuvalla työaikajaksolla ei lennetä, sovelletaan tavanomaista työaikalainsäädäntöä. Jos taas toimistotyön ohella lennetään, OPS M3-2:n mukaisia työaika-vaatimuksia on noudatettava kahden viikkolevon välissä. Tällöin tarkastellaan yhden tai kahden ohjaajan työaika-vaatimuksia riippuen siitä, kummassa miehistössä henkilö toimii ohjaamomiehistön jäsenenä.

Työaikaan luettava 30 minuutin vähimmäisaika lentoajan päättymisen jälkeen on katsottu tarpeelliseksi, koska lentotehtävään liittyy välittömästi lennon jälkeen tehtäviä toimenpiteitä, kuten lennon jälkeisiä ilma-aluksen tarkastustoimenpiteitä ja raportointia. Ohjaamomiehistön jäsen on vapaa työtehtävistä vasta näiden toimenpiteiden jälkeen.

Työajan enimmäiskestosta on ohjaamomiehistön osalta erityissääntelyä siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta annetussa neuvoston direktiivissä 2000/79/EY. Direktiivi määrittää vähimmäisvaatimukset. Jäsenvaltiot voivat antaa työntekijän kannalta edullisempia säännöksiä, mutta direktiivin mukaista työaika-suojelun tasoa ei saa heikentää.

<p>2 Määritelmät: lepoaika</p>	<p>Matkustusajan työpaikalle (lentopaikalle) ja sieltä pois on kuuluttava normaalisti lepoaikaan. Se voitaisiin määrätä siihen kuulumattomaksi esimerkiksi tilanteessa, jossa työntekijä muulla kuin varsinaisella työntekopaikallaan siirtyy tai jos tällä olisi mahdollisuus siirtyä lentotoiminnan harjoittajan järjestämällä kuljetuksella tämän järjestämään majoitukseen, tämän kaiken tapahtuessa lentotoiminnan harjoittajan määrittämän aikataulun mukaan.</p> <p>Normaaleissa olosuhteissa työnantajalla ei ole oikeutta saada tietää, miten työntekijä työmatkansa kulkee ja missä tämä kulloinkin viettää lepoaikansa. Näin ollen työnantajalla ei ole tosiasiallisia mahdollisuuksia määrittellä lepoajan pituutta eikä pitää lepoajasta kirjaa kohdassa 3.1 vaaditulla tavalla. Vastaavasti työntekijää ei voida velvoittaa pitämään kirjanpitoa esimerkiksi kotiin saapumisen tai lähtemisen ajankohdasta vapaa-ajallaan. Työnantaja ei myöskään voi tosiasiallisesti suunnitella työvuoroja työaikalaisissa säädetyllä tavalla, jos se ei tiedä, millä kulkuvälineellä työntekijä minäkin päivänä aikoo esimerkiksi 20 kilometrin työmatkansa kulkea. Ero kävelyn ja oman auton käytön välillä on useita tunteja suuntaansa.</p> <p>Määritelmä jättää myös täysin avoimeksi sen, mihin matkustus aika työpaikalle tulisi laskea päättyvän, mikäli työntekijä suuntaa suoraa työpaikalta ensimmäisenä esimerkiksi anniskeluravintolaan ja jatkaa kotiin tai muuhun majoitukseen vasta tunteja myöhemmin. Jos anniskeluravintola tai ruokakauppa on ns. matkan varrella, alkaako lepoaika aiemmin jäämällä matkalle, kuin menemällä nopeinta tietä kotiin tai vastaavaan majoitukseen? Eli siis saadaanko lepoaika alkamaan aikaisemmin sillä, että mennään lähimpään baariin tai muuten poiketaan reitiltä?</p>	<p>Koiranen Aerospace & Defence</p>	<p>Matkustusajalla tarkoitetaan sitä laskennallista aikaa, joka työntekijällä normaalisti ja keskimäärin kuluu siirtymiseen työpaikalta kotiin tai majoituspaikkaan, nopeinta kohtuudella käytettävissä olevaa kulkuneuvoa käyttäen (oma auto tai julkinen liikenne). Aika perustuu työntekijän ilmoitukseen, eikä sitä varten tarvitse antaa työnantajalle tarkempaa tietoa siitä, missä työntekijä kulloinkin tosiasia lepoaikansa viettää. Tätä työntekijän ilmoittamaa laskennallista aikaa ei lasketa mukaan lepoaikaan. Muualle poikkeaminen työmatkan varrella sen sijaan on työntekijän oma valinta siitä, miten vapaa-aikaansa käyttää. Tällaisesta syystä johtuva pidentynyt matkustus aika lasketaan normaalisti lepoaikaan.</p> <p>Esimerkiksi HEMS-toiminnassa miehistön työmatkat ovat usein hyvin pitkiä, ja ne kuljetaan käytännössä usein lentokoneella. Tällöin yhteenlaskettu työ- ja matkustus aika kasvaisi kohtuuttoman pitkäksi, eikä työntekijälle jäisi varsinaista lepoaika juuri lainkaan, jos myös matkustus aika laskettaisiin lepoajaksi.</p> <p>Edellä kuvattua laskentamallia noudatetaan lentotehtävissä, joissa tukikohdan sijainti vaihtelee. Toimistotyön työ- ja lepoaikojen laskennassa noudatetaan tavanomaista työaikalainsäädäntöä.</p>
--------------------------------	--	---	--

2 Määritelmät: lepoaika	<p>Määritelmässä on määritelty "lepoaika". Määritelmässä puhutaan matkustusajasta työpaikalle tai työpaikalta, joka työnantajan on huomioitava. Mistä tämä matkustusaika alkaa ja mihin se loppuu (oma koti, ruokakauppa, vaimon asunto, tyttö-/poikaystävänsä asunto, golfkenttä yms.). Työntekijä saattaa kulkea työmatkan autolla, junalla, polkupyörällä tai kävellen. Kaikissa tapauksissa määräyksen mukainen matkustusaika vaihtelee merkittävästi (jopa tunteja). Työnantajan on erittäin vaikea huomioida tuota aikaa työvuorosuunnittelussa.</p> <p>Jos henkilö lähtee työpaikaltaan suorittamaan määräyksessä mainittua matkustusaikaa, ja pysähtyy matkalla (mihin nyt onkaan menossa) ruokakauppaan ja golfkentälle, ennen kuin menee omaan kotiin, niin miten matkustusaika määritellään? Miten se tulee huomioida työaikojen suunnittelussa?</p>	Suomen ilmailuopisto (SIO)	<p>Matkustusajalla tarkoitetaan sitä laskennallista aikaa, joka työntekijällä normaalisti ja keskimäärin kuluu siirtymiseen työpaikalta kotiin tai majoituspaikkaan, nopeinta kohtuudella käytettävissä olevaa kulkuneuvoa käyttäen (oma auto tai julkinen liikenne). Aika perustuu työntekijän ilmoitukseen, eikä sitä varten tarvitse antaa työnantajalle tarkempaa tietoa siitä, missä työntekijä kulloinkin tosiasiasa lepoaikansa viettää. Tätä työntekijän ilmoittamaa laskennallista aikaa ei lasketa mukaan lepoaikaan. Muualle poikkeaminen työmatkan varrella sen sijaan on työntekijän oma valinta siitä, miten vapaa-aikaansa käyttää. Tällaisesta syystä johtuva pidentynyt matkustusaika lasketaan normaalisti lepoaikaan.</p> <p>Edellä kuvattua laskentamallia noudatetaan lentotehtävissä, joissa tukikohdan sijainti vaihtelee. Toimistotyön työ- ja lepoaikojen laskennassa noudatetaan tavanomaista työaikalainsäädäntöä.</p> <p>HEMS-toiminnassa ja suuressa osassa SPO-toimintaa miehistön työmatkat ovat usein hyvin pitkiä, ja ne kuljetaan käytännössä usein lentokoneella. Tällöin yhteenlaskettu työ- ja matkustusaika kasvaisi kohtuuttoman pitkäksi, eikä työntekijälle jäisi varsinaista lepoaikaa juuri lainkaan, jos myös matkustusaika laskettaisiin lepoajaksi. HEMS-toiminnassa on yleisesti noudatettu tätä laskentaperiaatetta, eikä se ole tuottanut ongelmia.</p>
3.1	<p>Mielestäni yhdenmukaisuus säilytysajassa EASA-OPS:in kanssa olisi perusteltua:</p> <p>ORO.FTL.245 Records of home base, flight times, duty and rest periods</p> <p>(a) An operator shall maintain, <i>for a period of 24 months:</i></p> <p>(1) individual records for each crew member including: (i) flight times; (ii) start, duration and end of each duty period and FDP; (iii) rest periods and days free of all duties; and (iv) assigned home base.</p>	Yksityishenkilö	<p>Pidennetään säilytysaika 24 kuukauteen, jotta vaatimus on linjassa vastaavan EU-sääntelyn kanssa.</p>
3.5 Lento-oppilas	<p>Onko tarkoituksenmukaista, että lento-oppilaaseen, joka saa koulutusta lentomiehistöasetuksen mukaista lupakirjaa tai kelpuutusta varten (esim. PPL(A), CPL(A)), ei sovelleta mitään työ- ja lepoaikoja koskevia rajoituksia, sillä niistä ei käsityksemme mukaan ole määrätty TRG-määräyksissä nykyisellään lainkaan.</p>	Koiranen Aerospace & Defence	<p>Lento-oppilaan koulutusaikaa koskevat rajoitukset ovat määräyksessä TRG M1-7, Kansallinen lentokoulutus (kohdat 8.1 ja 8.2). Koska TRG-määräystä ei kuitenkaan sovelleta EU-sääntelyn alaiseen lupakirjakoulutukseen hyväksytyissä tai ilmoitustenvaraisissa koulutusorganisaatioissa, joihin määräyksen OPS M3-2 mukaisia lento- ja työaikavaatimuksia taas on tarkoitus soveltaa, on syytä tarkentaa erikseen, että näitä lento-oppilaan rajoituksia sovelletaan koulutusajan osalta myös OPS-määräyksen mukaiseen toimintaan. TRG-määräyksestä tulee myös vaatimus</p>

	<p>Koska lento-oppilas ei ole määräyksen mukaan ohjaamomiehistön jäsen, määräys ei myöskään kohdan 3.1 perusteella velvoita pitämään kirjaa lento-oppilaan työ- tai lepoajoista, sillä vaatimus koskee vain ohjaamomiehistön jäseniä.</p> <p>Lisäksi lento-oppilaan määritelmää on tarkennettava: jos A on lentotöissä yrityksessä X ja hänen toimintaansa sovelletaan määräystä OPS M3-2, eikö samaa määräystä sovelleta A:han, jos X laittaa A:n palkalliselle tyypikurssille lento-oppilaaksi? Vai tarkoittaako vain täysin lupakirjattomia oppilaita? Jos yhdistetyn ATP(A)-kurssin oppilas lentää kurssin aikana voimaan esimerkiksi LAPL(A):n, muuttuuko tämän lento-oppilas-status jollain tavalla lupakirjan myöntämisen johdosta a) lupakirjan oikeuksien mukaisilla yksinlennoilla, b) lupakirjan oikeuksien ulkopuolisilla koululennoilla?</p>		<p>oppilaskohtaisesta kirjanpidosta (kohta 9.3.3) sekä lento-oppilaan määritelmä.</p> <p>Määräykseen OPS M3-2 tarkennetaan, että jos kyseessä on integroitu kurssi, peruslentokoulutuksella tarkoitetaan koulutuksen PPL ja/tai LAPL-osiota. Peruslentokoulutusvaiheen tai ensimmäisen ko. ilma-alusryhmän lupakirjan hankkimisen jälkeen (esim. tyypikurssilla) lento-oppilaaseen sovelletaan ohjaamomiehistöä koskevia lentoaikarajoituksia.</p> <p>EU:n lentomiehistöasetukseen 1178/2011 liittyvän ohjemateriaalin mukaan (kohta AMC1 ORA.ATO.230 (b)) oppilaiden lento- ja työaikarajoitukset sekä lepovaatimukset on kuvattava koulutusorganisaation toimintakäsikirjassa.</p>
3.5	<p>Jos lentokoneessa (esim. Cessna C152 tai Diamond DA42) on lento-oppilas ja lennonopettaja, niin onko ohjaamomiehistössä silloin 2 ohjaajaa?</p>	SIO	<p>Tässä tapauksessa ei ole kahta ohjaajaa, vaan lento-oppilas ja opettaja.</p> <p>Kansallisen sääntelyn alaisen lentokoulutuksen osalta lento-oppilaiden koulutusajoista on vaatimuksia määräyksessä TRG M1-7. Koska määräys ei kuitenkaan koske EU-sääntelyn alaisia koulutusorganisaatioita, määräykseen OPS M3-2 lisätään viittaus näihin vaatimuksiin.</p>
4 Lento- ja työaikarajoitukset	<p>Tulkitsemme määräysluonnosta siten, että jos ohjaamomiehistön jäsen lopettaa lentotyön klo 24:00, niin hän voi aloittaa seuraavana päivänä toimistotyön jo vaikka klo 08:00, kunhan ei lennä ilma-aluksella kyseisenä päivänä. Minimilepoaika koskee siis vain niitä päiviä, jolloin työntekijä tekee ohjaamomiehistön jäsenenä töitä ilma-aluksella. Onhan tulkintamme oikein?</p>	SIO	<p>Lähtökohtaisesti määräys OPS M3-2 koskee vain ohjaamomiehistön jäsenenä toimimista, ja sen tarkoituksena on varmistaa lentoturvallisuutta. Satunnaisesti lentävän henkilöstön työaikoja määräys koskee vain siltä osin, kuin työajoilla on vaikutusta henkilön toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä. Muulloin sovelletaan normaalia työaikalainsäädäntöä.</p> <p>Tätä on tarkoitus selventää määräyksen soveltamisalakohdassa. Siinä määriteltäisiin myös, että toimistotyöllä ei katsota olevan vaikutusta toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä silloin, kun toimistotyön ja ohjaamomiehistön jäsenenä toimimisen väliin sijoittuu 36 tunnin viikkolepoaika.</p> <p>Toimistotyön aloittamisaikaan lentotyön jälkeen määräyksen OPS M3-2 vaatimukset eivät vaikuta, eli tulkintanne on siltä osin oikea. Traficomien toimialaan ei kuulu työaikasuojelu muutoin kuin silloin, kun työntekijän vireystilalla on vaikutusta lentoturvallisuuteen.</p>

<p>4.1 Yleiset rajoitukset: vuosityöaika 2000 tuntia</p>	<p>2000 tunnin vuotuinen työaika on muutettava 2500 tuntiin, jolloin se on linjassa yleisen työaikalainsäädännön kanssa, mutta edelleen "marginaalina" lainsäädännön maksimiin on palkattomien taukojen laskeminen mukaan OPS M3-2:n määritelmien perusteella.</p> <p>Mahdollista lentotyöjaksoista muodostuvan lento-työajan pituuden rajoittamista voisi harkita, sillä vaikka TaL 18 § sinänsä rajaa vuosityöajan (ilman taukoja) n. 2476 tuntiin ylityörajoituksen kautta, tämä ei rajoita usealle työnantajalle työskentelevän yhteistyöaikaa. Tätä vastaan puhuu toisaalta se, että lentojaksojen pituuden seuraaminen kuukausi- tai vuositasolla on äärimmäisen hankalaa ja sen vuoksi ainut käyttökel-poinen rajoitus perustuu työaikaan.</p> <p>Säännöllinen työaika on työaikalain mukaan korkeintaan 40 tuntia viikossa ja hyvin tyyppillisesti se on vähintään 35 tuntia viikossa. Jos työpäivään sisältyy työaikaan (TaL:n tarkoittama työaika) kuulumaton 30-60 minuutin tauko (TaL 6:24 § mukainen), laskennallinen OPS M3-2 tarkoittama työaika on vastaavasti 42,5-45 tuntia viikossa, ja näin ollen vuosityöaika ilman ylityötä 2193 - 2322 tuntia.</p> <p>35 tunnin viikkotyöajalla (5x7h) ja 30 minuutin palkallisella tauolla vuosityöaika on n. 1935-1980 tuntia riippuen arkipyhien määrästä. Mikäli työntekijä pitää pidempiä palkattomia taukoja, se aiheuttaa vuosityöajan ylittymisen ja oletettavasti palkatonta vapaata loppuvuoteen, koska jokainen ylimääräinen taukominuutti työpäivän keskellä on pois nykyisestä 2000 tunnin rajasta. Säädös kannustaa pitämään tauot ehdottomassa minimissä ainakin ensimmäisenä työntekovuotena, jolloin vuosilomia ei ole pidettävänä, mutta ei se niihin kannusta myöhemminkään.</p> <p>Edellä mainitun työaikalain maksimityöajan (2476 tun-</p>	<p>Koironen Aerospace & Defence</p>	<p>Työajan enimmäiskestosta on ohjaamomiehistön osalta erityissääntelyä siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta annetussa neuvoston direktiivissä 2000/79/EY. Direktiivi määrittää vähimmäisvaatimukset. Jäsenvaltiot voivat antaa työntekijän kannalta edullisempia säännöksiä, mutta direktiivin mukaista työaikasuoje-lun ta-soa ei saa heikentää.</p> <p>Direktiivin liitteenä olevan sopimuksen 8 lausekkeen 2 kohdan mukaan vuotuinen enimmäistyöaika, johon lasketaan voimassa olevassa lainsäädännössä määritelty tietty varallaoloaika, on 2000 tuntia, josta enintään 900 tuntia saa olla kokonais-lentoaikaa.</p> <p>Määräys OPS M3-2 koskee lähtökohtaisesti vain ohjaamomiehistön jäsenenä toimimista, ja sen tarkoituksena on varmistaa lentoturvallisuutta. Satunnaisesti lentävän henkilöstön työaikoja määräys koskee vain siltä osin, kuin työajoilla on vaikutusta henkilön toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä. Muulloin sovelletaan normaalia työaikalainsäädäntöä.</p>
--	---	---	---

	tia) pituus OPS M3-2 tarkoittamana työaikana olisi vastaavasti 2600- 2740, jos TaL 6:24 § tarkoitettu 30-60 minuutin TaL:n tarkoittamaan työaikaan kuuluma- ton tauko pidetään.		
4.1 Yleiset rajoitukset: vuotuisen työajan jako	<p>Vuotuisen työajan jakamista mahdollisimman tasaisesti koko vuodelle koskeva kohta on poistettava tarpeettomana ja vahingollisena. Ei ole mitään järkeä siinä, että töitä tehdään väkisin silloin kun niitä ei ole tai niiden tekeminen on haastavaa (lentokoulutus talvella), ja että niitä ei tehdä yhtään enempää silloin kun niitä on helppo tehdä (kesällä).</p> <p>Säädöskohta on myös hyvin kyseenalainen lomien pitämisen suhteen, tuleeko työnantajan jakaa ns. kesäloma määräyksen noudattamiseksi pidettäväksi 2 viikkoa toukokuussa ja 2 viikkoa syyskuussa, jotta enimmäistyöaika ei jakaudu epätasaisesti vuodelle?</p> <p>Yleisesti ottaen rajoitus ei ole nykyaikaa, eikä määräyksellä tule estää työntekijän ja työnantajan välistä sopimista siitä, milloin töitä tehdään ja milloin tehdään jotain muuta kuin töitä.</p>	Koiranen Aerospace & Defence	<p>Myös vaatimus työajan jakautumisesta mahdollisimman tasaisesti koko vuodelle perustuu edellä mainittuun siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta annettuun neuvoston direktiiviin 2000/79/EY. Direktiivin liitteenä olevan sopimuksen 8 lausekkeen 3 kohdan mukaan vuotuinen enimmäistyöaika on jaettava mahdollisimman tasaisesti koko vuodelle. Sanamuoto "mahdollisimman tasaisesti" ei kuitenkaan merkitse ehdotonta vaatimusta. Jos työaikaa ei ole kyseisessä toiminnassa järkevää jakaa tasaisesti koko vuodelle, tästä lähtökohdasta voi tarpeen mukaan poiketa.</p> <p>Määräys OPS M3-2 koskee lähtökohtaisesti vain ohjaamomiehistön jäsenenä toimimista, ja sen tarkoituksena on varmistaa lentoturvallisuutta. Satunnaisesti lentävän henkilöstön työaikoja määräys koskee vain siltä osin, kuin työajoilla on vaikutusta henkilön toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä. Muulloin sovelletaan normaalia työaikalainsäädäntöä.</p> <p>Vuosiloman sijoittamisesta säädetään erikseen vuosilomalaisissa (162/2005).</p>
4.2 - 4.3	<p>Kummassakin kohdassa lento- ja työaikarajoitukset pitää sitoa työaikajaksokohtaisiksi (tai lentotyöjaksokohtaisiksi).</p> <p>10 tunnin työaika 24 tunnin jaksolla tarkoittaa esimerkiksi sitä, että seuraava työaikajärjestely olisi laitton:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ma 11:00-18:30, sisältäen 30 minuutin palkattoman tauon. Ti 8:00-15:30, sisältäen 30 minuutin palkattoman tauon. <p>24 tunnin jaksolla Ma klo 11 - Ti klo 11 työaika OPS M3-2 laskutavalla on yhteensä 10h 30min. Jokainen varmaan ymmärtää, että näin joustamaton vaatimus on aivan järjetön normaalissa työympäristössä esimerkiksi lentokoulutustoiminnassa. Jos päivittäinen</p>	Koiranen Aerospace & Defence	<p>Määräyksessä olevan työajan määritelmän mukaan lentojen välinen aika laske- taan työajaksi, ellei miehistön jäsenellä ole mahdollisuutta vähintään kolmen tunnin lepoon (lentojen välinen aika vähintään 4,5 tuntia). Näin ollen esitetty las- kelma lähtökohtaisesti pitää paikkansa. Kuitenkin kohdan 4.2 mukaan lentotoi- minnan harjoittaja voi tapauskohtaisesti riskiarvion perusteella pidentää työajan 24 tunnin aikana enintään 13 tuntiin yhden ohjaajan miehistöllä. Muutoinkin työnantaja voi työvuorosunnittelulla vaikuttaa siihen, ettei kuvatusen kaltaiseen tilanteeseen jouduta.</p> <p>Lentotyöjakson käsitettä tai muita perustavanlaatuisia määritelmien muutoksia ei ole tässä vaiheessa tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön kansallisesti, koska EU- tasolta on tulossa lento- ja työajoista uutta sääntelyä.</p> <p>EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012 osaston FTL soveltuvuus koulutusorgani- saatioihin ei käy sääntelystä selvästi ilmi. EASA:ta erikseen kysyttäessä Traficom on saanut vastauksen, jonka mukaan ORO.FTL-kohtien vaatimuksia ei sovelleta hyväksytyihin koulutusorganisaatioihin, jotka eivät toimi kaupallisen ilmakulje-</p>

	<p>työaika on pidempi esimerkiksi sen takia, että työntekijä on pitänyt tunnin palauttavan tauon, työajan aloitusta seuraavalle päivälle voi aikaistaa vielä vähemmän. Siis jos maanantaina tekee töitä vaikkapa 18-02, niin koko viikkona et saa työvuoroa siirrettyä toteutumaan ihmisten aikaan kun vireystila on hyvä, koska määräyksen mukaan saat siirtää vuoroa korkeintaan 2 tuntia kerrallaan aikaisemmaksi (jos vuoron pituus on 8 tuntia).</p> <p>Jotta 8 tunnin työvuorolla toiminta pysyisi laillisena säilytettäväksi ehdotetun 24 tunnin säännön kanssa, pitäisi työvuorojen välissä olla aina vähintään 14 tuntia väliä, eikä näin pitkä vähimmäistauko ole tarkoituksenmukainen työntekijän jaksamisen saati sitten yksityiselämän rytmittämisen kannalta, eli vaatimus kääntyy itseään vastaan jaksamista ja hyvinvointia ajatellen.</p>		<p>tustoiminnan harjoittajan alaisuudessa. Tämä perustuu siihen, että FTL-säännösten soveltamisalaa koskevassa kohdassa ORO.FTL.100 mainitaan sen koskevan vain lentotoiminnan harjoittajia (operator): "Tässä osastossa määritetään vaatimukset, jotka lentotoiminnan harjoittajan ja sen miehistön jäsenten on täytettävä miehistön jäsenten lento- ja työaika rajoitusten ja lepoaikavaatimusten osalta." Näin ollen jäsenvaltiot voivat antaa tällaisissa koulutusorganisaatioissa noudatettavista lento- ja työajoista kansallista sääntelyä.</p> <p>Lentotoiminta-asetuksen kohdassa ARO.OPS.235 vaaditaan kaupallisen lentotoiminnan harjoittajilta "yksittäisten lentoaikojen määrittelyjärjestelmä", jolle on hankittava viranomaisen hyväksyntä. EASA toteaa, ettei koulutusorganisaatio todennäköisesti pystyisi laatimaan tällaista järjestelmää ORO.FTL-vaatimusten mukaisesti.</p> <p>Koska kansallinen sääntely koulutusorganisaatioiden lento- ja työajoista on EASAN mukaan edelleen mahdollista, Traficom ehdottaa menettelyä, jossa lentotoiminnan harjoittajasta erillinen koulutusorganisaatio voisi valita, noudattaako se lento- ja työaikojen osalta EU-sääntelyn (ORO.FTL tai asetuksen (EY) N:o 1899/2006 Subpart Q) mukaisia vaatimuksia vai kansallista määräystä OPS M3-2. Tämä valinta olisi esitettävä organisaation toimintakäsikirjassa. Jos taas koulutusorganisaatio on osa lentotoiminnan harjoittajan organisaatiota, noudatetaan EU-sääntelyä. Jos kyseessä on kokonaan itsenäinen koulutusorganisaatio ilman yhteyttä lentotoiminnan harjoittajaan, noudatetaan kansallista määräystä OPS M3-2.</p>
4.2 - 4.3	48h jaksoa koskevan rajoituksen poisto: ehdotettu muutos on hyvä.	Koironen Aerospace & Defence	Kiitos kommentista.
4.2 - 4.3	<p>Lento- ja työaika rajoitustaulukoissa on teksti "toisiaan seuraavien 24 tunnin aikana"</p> <p>- Mistä tämä 24 tuntia alkaa? Onko se "koko ajan voimassa", eli joka hetkestä alkaen? Jos näin on, niin ilta-vuorossa oleva työntekijä (työvuoro klo 12:00 - 22:00), joka on tehnyt yhden ohjaajan toiminnassa kymmentuntisen työpäivän, ei voi tulla töihin tekemään ilmailuksen ohjaamomiehistön töitä ennen kuin vasta klo 12:00 seuraavana päivänä. Onko tulkintamme oikein?</p>	SIO	"Toisiaan seuraavien 24 tunnin aikana" tarkoittaa juoksevaa laskentaa, eli aina 24 tuntia tarkasteluajankohdasta taaksepäin. Tulkintanne on oikea, eli henkilö saisi tässä tapauksessa aloittaa työt ohjaamomiehistön jäsenenä vasta klo 12 seuraavana päivänä, ellei työaikaa ole kohdan 4.2 mukaisesti erikseen pidennetty enintään 13 tuntiin.
4.3	Määräyksessä tulisi selvyiden vuoksi ottaa kantaa työaika rajoitukseen (tai siihen, ettei sitä ole), jos kyseessä on työvuoro, jossa tehdään toimistotyötä.	Koironen Aerospace & Defence	Määräys koskee ohjaamomiehistön lento- ja työaika rajoituksia, kun taas toimistotyöhön sovelletaan yleistä työaikalakia. Tätä on syytä selvittää määräykseen. Määräykseen tarkennetaan, että toimistotyöllä ei katsota olevan vaikutusta toi-

			<p>mintaan ohjaamomiehistön jäsenenä silloin, kun toimistotyön ja ohjaamomiehistön jäsenenä toimimisen väliin sijoittuu viikkolepoaika. Jos seuraavalla viikkolepojen väliin sijoittuvalla työaikajaksolla ei lennetä, sovelletaan pelkästään tavanomaista työaikalainsäädäntöä.</p>
4.3	<p>Koskeehan OPS M3-2 päivittäinen työaika ohjaamomiehistön jäsentä vain niinä päivinä, kun hän lentää oikealla lentokoneella? Esimerkkinä vaikka SIO:n laatu- ja turvallisuusjohtaja, joka saattaa lentää 5 päivää vuodessa ja tehdä loput työpäivät vuodesta toimistotöitä.</p>	SIO	<p>Ks. edellä oleva vastaus kohtaan 4.3. Lähtökohtaisesti määräys OPS M3-2 koskee vain ohjaamomiehistön jäsenenä toimimista. Satunnaisesti lentävän henkilöstön työaikoja määräys koskee vain siltä osin, kuin työajoilla on vaikutusta henkilön toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä. Muulloin sovelletaan normaalia työaikalainsäädäntöä.</p> <p>Aivan päiväkohtaisesti asiaa ei kuitenkaan tulisi tarkastella, vaan ennen ohjaamomiehistön jäsenenä toimimista toimistotyön jälkeen pitäisi väliin sijoittaa 36 tunnin viikkolepoaika. Tätä on tarkoitus selventää määräyksessä. Tavoitteena on varmistaa, ettei mahdollisesti pitkillä edeltävillä toimistotyöpäivillä ole vaikutusta ohjaamomiehistön jäsenen vireystilaan hänen toimiessaan lentotehtävissä.</p> <p>Määräyksen työajan määritelmässä "toimistotyöllä" tarkoitetaan esim. lentoon liittyvää raportointia, laskutusta sekä muita ohjaamomiehistön jäsenelle lennon yhteydessä kuuluvia tehtäviä.</p>
4.4.1	<p>Mitä tarkoittaa "mahdollisuus ruokailuun" ja miten se esimerkiksi on järjestettävissä? Onko siis luotava jonkinlaisia erityisiä järjestelyjä ruokailua varten?</p>	Koironen Aerospace & Defence	<p>Mahdollisuudella ruokailuun tarkoitetaan lähinnä sitä, ettei ohjaamomiehistön jäsenen työaika saa järjestää niin tiukaksi, että ruokailuun ei jää aikaa. Muutoin työnantajan ei tarvitse järjestää ruokailua, kunhan ohjaamomiehistön jäsenellä on mahdollisuus syödä evänsä tai ruokailla muualla.</p>
4.4.2	<p>Tätä taukoa tulisi edellyttää vain lentotyöjakson sisällä (viitaten ehdotettuun määritelmämuutokseen).</p>	Koironen Aerospace & Defence	<p>Lentotyöjakson käsitettä tai muita perustavanlaatuisia määritelmien muutoksia ei ole tässä vaiheessa tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön kansallisesti, koska EU-tasolta on tulossa lento- ja työajoista uutta sääntelyä. Kohta koskee ohjaamomiehistön jäsentä, eli sovelletaan vain silloin kun työntekijä toimii lentotehtävissä.</p>
5.2.2	<p>Tieteellinen peruste viikkolepoajan vaatimiselle kolmen peräkkäisen klo 01:00 päättyneen työvuoron jälkeen puuttuu. Ylimääräistä viikkolepoa ei tule vaatia tällä perusteella ja vaatimus tulee poistaa tai muuttaa ajaltaan yhteneväksi työaikalain 3:8 § säännösten kanssa (23-06).</p> <p>Kokonaisuutena ei tunnu muutenkaan järkevältä, että työvuoro esimerkiksi 17:30 - 01:00 (nukkumaan ehkä 02:00) olisi katsottava uhkaksi kolmen kerran jälkeen, mutta 03:01-10:31 (herätys ehkä 02:01) on ihan ok</p>	Koironen Aerospace & Defence	<p>Muutetaan aikajakson määrittely välille 23-06 kuten työaikalaissa yötyön osalta. Harvennetaan myös viikkolevon vaatimusta niin, että viikkolepoaika vaaditaan vasta neljän yön jälkeen.</p>

	tehdä 6 kertaa peräkkäin.		
6.3	Entä jos työaikarajoituksista on poikettu (jos se on mahdollista?) muussa kuin varsinaisen lentotoiminnan yhteydessä? Miten silloin menetellään?	Koironen Aerospace & Defence	Kohdassa 6.3 viitataan edellisen kohdan 6.2 mukaisiin poikkeuksiin: "Lentotoiminnanjohtaja voi myöntää poikkeuksia lento- ja työaikarajoituksista välttämättömissä tapauksissa sairaankuljetuslennoille ja viranomaisen toimeksi antamille lennoille". Tämä poikkeusmahdollisuus ei siis koske muuta kuin varsinaista lento-toimintaa.
7	Ko. määräys on toiminut hyvin jo vuosia, ja sen noudattaminen takaa riittävän lepomahdollisuuden. Kuten on jo todettu, niin nyt on parempi odottaa tulevaa EASA-määräystä, ja käyttää aika sen parantamiseen. MP toiminta ei myöskään muodosta sellaista ongelmaa, minkä takia maksimi lento- tai työaikarajat pitäisi yhtenäistää SP toiminnan rajoitusten kanssa. Käytännössä päivystysvuorojen väliset lepoajat eivät aina täyty, mikäli vuoro menee pitkäksi tai vuorot on suunniteltu liian lähekkäin, eikä siinä ole huomioitu matka-aikoja, mitkä eivät kuulu lepoaikaan. Sairastumiset ei voi olla peruste lepoaikojen lyhentämiseksi. Nyt määräyksessä rajataan enemmänkin päivystysvuoron jälkeistä lepoaika, mutta huomioimatta jää päivystysvuoroa edeltävä aika, millä on jopa suurempi merkitys vireyteen – näitä päiviä suunnitellaan erinäisiin koulutuksiin ja muihin töihin jatkuvasti.	Helikopterilentäjien yhdistys (FHPA)	Traficom on samaa mieltä siitä, ettei tässä vaiheessa kannata muuttaa kansallisen määräyksen keskeisiä periaatteita, sillä soveltamisaika voisi jäädä lyhyeksi ennen vastaavan EU-säätelyn voimaantuloa. Päivystysvuoron perusteltuja ylityksiä (enintään 12 h) koskevien kohtien tarkoituksena on antaa lentotoiminnan harjoittajille lisäaikaa työvuorojen uudelleen järjestämiseen odottamattomissa tilanteissa. Esimerkiksi sairaustapauksissa varamiehistöä ei aina ole mahdollista saada paikalle nopeasti, koska etäisyydet ovat pitkiä. Joka tapauksessa lentotoiminnan harjoittajalla on velvollisuus varmistaa, että ohjaamomiehistön jäsenen vireystila pysyy riittävänä, mistä lisätään määräkseen nimenomainen maininta. Tiukempia vaatimuksia voi myös seurata aluehallintovirastojen vaatimuksista sekä työaikalain yötyösäännöksistä, joita on noudatettava. On totta, että päivystysvuoroa edeltävä lepoaika on vireystilan kannalta tärkeä. Toisaalta esimerkiksi koulutukseen osallistuminen ei edellytä yöllä valvomista, mikä heikentäisi vireystilaa. Lisäksi tämä muutos olisi siinä määrin perustavanlaatuisen, ettei siihen katsota tarkoituksenmukaiseksi tässä vaiheessa lähteä kansallisella tasolla ennen kuin EU-tason linjaukset ovat selvillä. Mahdolliset edeltävät työt ja päivystysaika lasketaan työaikaan, mistä seuraa määräyksen mukaan rajoituksia. Asiaan vaikuttaa myös työajan laskenta juoksevilla 24 tunnin jaksolla.
7.2.5	Esitämme kohtaa muutettavan kuulumaan: "Jos kahden tehtävän välinen lepoaika on vähemmän kuin 1 tunti, tämä aika on laskettava työajaksi" Perustelu: Muutoksella selvennetään sitä, että tehtävän jälkeistä 30 minuutin aikaa (7.2.4) ei voida laskea lepoajaksi.	FinnHEMS	Palataan selkeyden vuoksi takaisin nykyisen määräyksen sanamuotoon "Jos kahden tehtävän välinen aika on vähemmän kuin 1 tunti, tätä aikaa ei voida laskea päivystysajaksi ilman tehtäviä". Päivystyksen aikana ei käytetä lepoajan käsitettä, vaan päivystyksen jälkeisestä lepoajasta määrätään erikseen. Edeltävän kohdan mukaisesti päivystystoiminnassa tehtävä alkaa hälytyksen saantihetkellä ja päättyy 30 minuuttia lennon päättymisen jälkeen, tai kun miehistön jäsen on vapaa tehtävistä lennon jälkeen.
7.3	Esitetyt vähimmäislepoajat eivät kaikissa tapauksissa takaa kumulatiivisen väsymyksen katkeamista ja stressihormonitason palautumista normaaliksi päivystyk-	Suomen Lentäjaliitto ry (FPA)	Vuotuisen maksimityöajan laskentaperiaate tulee siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta annetusta neuvoston direktiivistä 2000/79/EY: 8 lauseke 2. "Vuotui-

	<p>sen jälkeen. Jotta rasittavimman skenaarion jälkeen stressistä ja univajeesta palautuminen olisi mahdollista, pitäisi vähimmäislepoajat kaksinkertaistaa uudessa OPS M3-2:ssa. Vähimmäislepoaikojen pidentäminen parantaisi selkeästi lentäjien palautumismahdollisuutta rasittavimpienkin kuviteltavissa olevien päivystysvuorojen jälkeen ja näin ollen parantaisi HEMS-lentoturvallisuutta. Päivystysvuoron jälkeisen vähimmäislepoajan pidentäminen takaisi myös HEMS-päivystyksen jakautumisen tasaisesti ympäri vuoden. Toinen keino lisätä päivystyksen tasaista jakautumista ympäri vuoden olisi vuotuisen maksimi työajan 2000 h/ kalenterivuosi muuttaminen 2000 h / viimeiset 365 vuorokautta.</p>		<p>nen enimmäistyöaika, johon lasketaan voimassa olevassa lainsäädännössä määriteltä tietty varallaoloaika, on 2000 tuntia, josta enintään 900 tuntia saa olla kokonaislepoaika". Tätä periaatetta ei voida kansallisella tasolla muuttaa.</p> <p>Vähimmäislepoaikojen kaksinkertaistaminen olisi siinä määrin laajamittainen muutos, ettei siihen katsota tarkoituksenmukaiseksi tässä vaiheessa ryhtyä, ennen kuin EU-tason linjaukset asiasta ovat selvillä. Lentotoiminnan harjoittajan kannattaa joka tapauksessa vuorolistojen laadinnassa ottaa huomioon saatavilla olevat tutkimukset miehistön väsymyksestä ja levon merkityksestä.</p>
7.3.1	<p>Esitämme vähimmäislepoaika- taulukkoon lisättäväksi uuden rivin "Alle 24 tuntia" ja sille vähimmäislepoajaksi "päivystyksen todellinen kesto".</p> <p>Perustelu: Päivystystoiminnassa joudutaan toisinaan nojautumaan varapäivystäjän käyttöön vaikkapa sairaustapauksissa tai muiden järjestelyjen takia tehdään päivystysvuoroja, jotka ovat jopa vain muutaman tunnin mittaisia. Nykyisen määräyksen mukaan kaikkien alle 24 tunnin päivystysten jälkeen edellytetään 24 tunnin vähimmäislepoaika. Tällöin esimerkiksi varapäivystäjä ei voi esim. 2 tunnin varapäivystysvuoron jälkeen jatkaa varallaoloon. Tällaiset lyhyet päivystysjaksot eivät ole kuormittavia väsymyksen kannalta ja lepoaikavaatimus on nykyisellään tällaisissa tapauksissa kohtuuton. Muutos helpottaisi selkeästi päivystysmiehistön käytettävyyttä ja päivystystyön suunnittelua HEMS-toiminnassa.</p>	FinnHEMS	<p>Lepoaikavaatimuksia on jo lievennetty kohdassa 7.4, jonka mukaan päivystysvuoron pienehköt ylitykset perustellusta syystä eivät vaikuta vähimmäislepoaikavaatimukseen.</p>
7.3.1	<p>Esitämme vähimmäislepoaika- taulukon oikeanpuoleisen sarakkeen otsikkoa muutettavaksi kuulumaan "Vähimmäislepoaika päivystysten välissä".</p> <p>Perustelu: Nykyisin määräys edellyttää pakollista lepoa välittömästi päivystyksen jälkeen tai se on ainakin</p>	FinnHEMS	<p>Traficom ei pidä ehdotusta toteutuskelpoisena, koska sen mukaan päivystyksen jälkeen olisi mahdollista tehdä mitä tahansa muuta työtä kuin päivystystä välittömästi ilman lepoaika, mukaan lukien lentotyö.</p> <p>Varallaoloon määräys ei nykyisellään ota kantaa, ja tämänkin muutoksen osalta on syytä odottaa EU-tason linjauksia.</p>

	<p>helposti tulkittavissa näin. Ei ole kuitenkaan tarpeen määrittää, missä välissä lepoaika toteutuu, kunhan seuraavaan päivystykseen tullessa ollaan levänneenä ja taulukossa esitetty vähimmäislepoaika on toteutunut.</p> <p>Edellisen kohdan muutosehdotuksen kanssa tämä muutos mahdollistaisi esimerkiksi lyhyen alle 24 tuntia kestävästä varallaolopäivystyksen jälkeen paluun takaisin varallaoloon tai vaikkapa osallistumisen koulutukseen päivystysvuoron päätteeksi. Muutos helpottaisi selkeästi päivystysmiehistön käytettävyyttä ja päivystystyön suunnittelua HEMS-toiminnassa ja vähentäisi turhaa matkustamista ja matkustusaikaa. Näillä muutoksilla olisi myös positiivinen vaikutus katkeamattoman päivystysvalmiuden takaamiseksi.</p>		
8	<p>Määräyksestä jää hyvin hatara käsitys siitä, millaisen turvallisuustason se oikeastaan takaa. Kokonaisuutena arvioiden määräys asettaa lukuisia, tarpeettomia ja keinotekoisia rajoja, mutta sen sisällä on silti mahdollista suunnitella lentomiehistölle erittäin kuormittavia työvuoroja, eikä toisaalta yksilöllisiä tarpeita, mieltymyksiä ja ominaisuuksia ole laillista ottaa huomioon.</p>	<p>Koiranen Aerospace & Defence</p>	<p>Lento- ja työaikasääntelyn kokonaisuutta tullaan tarkastelemaan laajemmin EU-tason vaatimusten valmistelun yhteydessä. Sen vuoksi kansalliseen määräykseen ei tässä vaiheessa katsota tarkoituksenmukaiseksi tehdä periaatteellisia muutoksia, joiden soveltamisaika voisi jäädä muutaman vuoden mittaiseksi. Tässä muutoshankkeessa on tarkoitus tehdä määräykseen vain yksittäisiä tarkennuksia, selvennyksiä ja korjauksia.</p>