

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
Yleinen kommentti	Part FCL velvoittaa ATO:n määrittelemään työ- ja lepoajat toimintakäsikirjassaan. Sen pitäisi riittää viranomaiselle myös Suomessa. OPS M3-2 asettaa Suomen ATO:t eri arvoiseen (huonompaan) asemaan muihin EASA-maihin verrattuna. Missä on nyt se EASA:n mainostama ”Level playing field”? Miksi tämä määräys halutaan voimaan? Jos ongelmat ovat HEMS- ja lentotyötoiminnassa, niin tehdään heitä koskeva oma määräys. Antakaa ATO:jen määritellä jatkossakin työ- ja lepoajat vain omassa toimintakäsikirjassaan.	Suomen Ilmailuopisto Oy	<p>EU:n lentomiehistöasetuksen 1178/2011 kohdan ORA.ATO.130 d) mukaan hyväksytyt koulutusorganisaation toimintakäsikirjassa on määrättävä lennonopettajien lentoaikarajoitukset, mukaan luettuina lentotuntien ja lentotyötuntien enimmäismäärät sekä opetustehtävien välinen vähimmäislepoaika [lentotoiminta-asetuksen 965/2012] <i>osan ORO mukaisesti</i>. Tarkoitus ei siis ole ollut, että koulutusorganisaatiot voisivat määritellä työ- ja lepoajat täysin vapaasti.</p> <p>Osa ORO ei kuitenkaan sisällä minkäänlaisia säännöksiä, jotka soveltuisivat koulutusorganisaatioihin. Soveltamisalaa koskevan kohdan ORO.GEN.005 mukaan siinä vahvistetaan vaatimukset niille lentotoiminnan harjoittajille, jotka harjoittavat seuraavaa lentotoimintaa: a) kaupallinen ilmakuljetustoiminta (CAT); b) kaupallinen erityislentotoiminta (SPO); c) vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen lentotoiminta; d) vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen erityislentotoiminta. Lisäksi lentotoiminta-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti lentokoneilla harjoitettavaan taksilentotoimintaan, kiireelliseen lääkintälentotoimintaan ja yhden ohjaajan miehistöllä suoritettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan kansallista sääntelyä (Suomessa määräys OPS M3-15).</p> <p>Koska asiaa koskeva EU-sääntely on edellä kuvatulla tavalla epäselvää, Traficom pyysi EASAlta tulkintaa siitä, mitä säännöksiä koulutusorganisaation työ- ja lepoaikoihin on tarkoitus soveltaa, ja onko niistä edelleen mahdollista säätää kansallisesti. Saadun vastauksen mukaan lentotoiminta-asetuksen lento- ja työaikarajoituksia ja lepoaikavaatimuksia koskeva jakso ORO.FTL ei sovelleta sellaisiin koulutusorganisaatioihin, jotka eivät toimi kaupallista ilmakuljetusta harjoittavan operaattorin yhteydessä, sillä se koskee soveltamisalansa (ORO.FTL.100) mukaan nimenomaan lentotoiminnan harjoittajia. EASAn mukaan CAT-operaattorin ulkopuolella toimiva koulutusorganisaatio ei todennäköisesti pystyisi noudattamaan ORO.FTL:n vaatimuksia. Tästä syystä CAT-operaattorin ulkopuolella toimivien koulutusorganisaatioiden lento- ja työajoista voidaan edelleen säätää kansallisesti. Sama EASAn tulkinta koskee kaikkia jäsenvaltioita.</p> <p>Edellä kerrotun EASAn tulkinnan perusteella Traficom on valinnut lähestymistavan, jossa kansallista määräystä OPS M3-2 sovelletaan luvan- tai ilmoituksenvaraisessa lentokoulutuksessa silloin, kun koulutusorganisaatio ei toimi ORO.FTL:n mukaisia lento- ja työaikarajoituksia noudattavan lentotoiminnan harjoittajan</p>

			<p>yhteydessä. Esimerkiksi kaupallista lentotoimintaa yhden ohjaajan miehistöllä harjoitettava lento-operaattori noudattaa kansallisen ilmailumääräyksen OPS M3-15 mukaisia rajoituksia, joten tällaisen operaattorin yhteydessä toimivan koulutusorganisaationkaan ei ole tarkoitettu noudattavan ORO.FTL:n vaatimuksia.</p> <p>Jos EASA muuttaa tulkintaansa tai lentotoiminta-asetusta tältä osin muutetaan, Traficom on valmis tarkistamaan määräystä vastaavasti.</p>
Yleinen kommentti	Pidämme muutosta kokonaisuutena hyvänä ja tarpeellisena sekä työajan seurantaa helpottavana.	FinnHEMS Oy	Traficom kiittää kommentista.
1 Soveltamisala	<p>EASA-OPS huomioi kyllä CAT/reittilentotoiminnan, mutta ei charter/taksilentotoimintaa. Mielestäni 1.1 tai 1.2 eivät selkeästi sisällytä EU-OPS + kansallista sääntely -artikkelia EASA-OPS:in alussa:</p> <p>8 artikla - Lentoaikarajoitukset</p> <p>1. Kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan liitteen III osastoa FTL.</p> <p>2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, lentokoneilla harjoitettavaan taksilentotoimintaan, kiireelliseen lääkintälentotoimintaan ja yhden ohjaajan miehistöllä suoritettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 3922/91 8 artiklan 4 kohdassa ja mainitun asetuksen liitteessä III olevassa luvussa Q tarkoitettua kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia.</p> <p>3. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, helikoptereilla ja purjelentokoneilla suoritettavassa kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa on noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee.</p> <p>4. Vaativilla moottorikäyttöisillä lentokoneilla ja helikoptereilla suoritettavassa muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, mukaan lukien muu kuin kaupallinen erityislentotoiminta, sekä lentokoneilla, helikoptereilla ja purjelentokoneilla suoritettavassa kaupallisessa erityislentotoiminnassa on noudatettava lentoaikarajoitusten osalta sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee, tai jos sillä ei ole pääasiallista toimipaikkaa, sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä</p>	Yksityishenkilö	<p>Tämä määräys OPS M3-2 kattaa lentotoiminta-asetuksen 965/2012 8 artiklan kohdissa 3 ja 4 tarkoitettua toiminnan. Sen sijaan 2 kohdassa tarkoitettua lentokoneilla harjoitettavaa taksilentotoimintaa, kiireellistä lääkintälentotoimintaa (EMS) ja yhden ohjaajan miehistöllä suoritettavaa kaupallista ilmakuljetusta koskee erillinen määräys OPS M3-15, Euroopan yhteisön säädöksiä täydentävät lento- ja työaikarajoitukset.</p>

	vaatimuksia, jonne se on sijoittautunut tai jossa sen kotipaikka sijaitsee.		
1.5	<p>Pääasiassa toimistotyötä tekevää henkilöstöä koskeva erillinen vaatimus viikkolevosta on nähdäksemme harhaanjohtava siltä osin, että se jättää epäselväksi mikä on sen suhde kohdan 5 lepoaikavaatimukseen. Katsomme, että kohdan 5 lepoaikavaatimukset säätelivät riittävästi nykyiselläänkin myös toimistotyötä tekevää henkilöstöä, kun he toimivat ohjaamomiehistön jäsenenä. Näin ollen kohdassa 1.5 ehdotettu lisäkirjaus viikkolevosta on tarpeeton ja aiheuttaa epäselvyyttä.</p> <p>Ehdotamme kohdan 1.5 tekstiksi:</p> <p>”Pääasiassa toimistotyötä tekevän ja vain satunnaisesti lentävän henkilöstön työaikoja tämä määräys koskee vain siltä osin, kuin työajoilla on vaikutusta henkilön toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä.”</p>	Patria Pilot Training	<p>Kyseisessä kohdassa ei vaadita ylimääräistä viikkolepoa. Sen tarkoituksena on yksinomaan määrittää, milloin toimistotyössä tehdyillä tunneilla katsotaan olevan vaikutusta henkilön toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä. Toimistotyön tunnit eivät vaikuta ohjaamomiehistön jäsenen työajan laskentaan enää silloin, jos toimistotyön ja lentotyön väliin on sijoittunut viikkolepo.</p> <p>Työskentely ohjaamomiehistön jäsenenä toimistotyön jälkeen on siis mahdollista myös ilman edeltävää viikkolepoa. Siinä tapauksessa kuitenkin myös toimistotyössä tehtyjä tunteja on seurattava, ja ne on otettava huomioon ohjaamomiehistön työaikalajoitusten noudattamisen laskennassa.</p>
1.5	<p>Kohdasta tulee poistaa ”pääasiallisesti” ja ”satunnaisesti” -ilmaisut, ei ole tarkoituksenmukaista soveltaa erilaista sääntelyä pääasiallisesti tehtävään toimistotyöhön kuin muuten tehtävään toimistotyöhön, sekä satunnaisesti tai säännöllisesti tapahtuvaan lentämiseen. Lentäminen voi olla esimerkiksi säännöllistä (silloin se ei ole satunnaista), mutta vähäistä.</p> <p>Toimistotyön ja ohjaamomiehistön jäsenenä toimimisen välille on pidettävä riittävänä lepoaikaa, ei viikkolepoaikaa, mikäli toimistotyötä on tehty kahden lepoajan välissä enintään 16 tuntia (vrt. kohdassa 4.3 säädetty 16 tunnin työaika kahden ohjaajan toiminnassa). Mikäli toimistotyötä tai siihen verrattavaa työtä on tehty yli 16 tuntia, on viikkolepoajan vaatimus kohtuullinen.</p>	Koiranen Aerospace & Defence	<p>Muotoillaan virke uudelleen seuraavasti:</p> <p>"Sellaisen henkilöstön työaikoja, jotka tekevät lentotoiminnan harjoittajan tai koulutusorganisaation palveluksessa työtä myös muissa tehtävissä kuin ohjaamomiehistön jäsenenä, tämä määräys koskee vain siltä osin kuin työajoilla on vaikutusta toimintaan ohjaamomiehistön jäsenenä."</p> <p>Kuten edellisessä vastauksessa todetaan, toimistotyön ja ohjaamomiehistön jäsenenä toimimisen väliin ei ole pakko sijoittaa viikkolepoaikaa. Kuitenkin jos sitä ei ole, toimistotyön työajoilla on vaikutusta ohjaamomiehistön työaikalajoitusten noudattamisen laskentaan ja ne on otettava huomioon.</p>
2 Määritelmät	Matkustusaika tulee laskea lepoaikaan kuuluvaksi. Luonnoksessa ehdotettua muotoa voidaan kenties käyttää HEMS-toiminnassa ja sitä voidaan harkita	Koiranen Aerospace & Defence	<p>Poistetaan kohdan 2 yleisestä lepoajan määritelmästä sanat "johon ei lasketa kuuluvaksi matkustusaikaa työpaikalle (lentopaikalle) ja sieltä pois".</p> <p>Lisätään sen sijaan päivystysluonteista helikopteritoimintaa koskevaan lukuun</p>

	<p>HEMS-operaattorien omaan koulutustoimintaan, mikäli se koetaan tarpeelliseksi siihen. HEMS-toiminnan ulkopuolella matkustusaikaa ei tule laskea normaaliin tukikohtaan (varsinaiselle työntekopaikalle) matkustaessa.</p> <p>Normaalisti järjestetyn lentokoulutustoiminnan kannalta normissa ei ole mitään järkeä, eikä vaatimusta ole nähty tarpeelliseksi sijoittaa myöskään EASA:n lentotoiminta-asetukseen (ORO.FTL) kaupallista ilmailusta varten. Käytännön esimerkki: miten järjestäisitte päivittäisen työajan työntekijälle, joka tekee olemassa olevan työ- ja työehtosopimuksen mukaan töitä 5 päivää viikossa (ma-pe), 7,5 tuntia päivässä (työvuoron aloituksesta sen lopetukseen) ja joka ilmoittaa matka-ajakseen 5 tuntia / suunta?</p> <p>Lisäksi huomautan, että jo edellisen lausuntokierroksen kommenttikooosteessa viranomaisen kommentti asiaan oli: ”Edellä kuvattua laskentamallia noudatetaan lentotehtävissä, joissa tukikohdan sijainti vaihtelee”. Määräyslunnokseen ei kuitenkaan ole kirjattu sellaista soveltamisalan rajausta, jonka mukaan matkustusaika laskettaisiin mukaan vain silloin, kun tukikohdan sijainti vaihtelee. Rajaus tulisi lisätä, mikäli vaatimusta aiotaan muilta osin soveltaa muuhunkin kuin HEMS-toimintaan.</p>		<p>erillinen kohta:</p> <p>7.3.3 Lepoaikaan ei lasketa kuuluvaksi työnantajan osoittamaa matkustusta työskentelypaikalle ja sieltä pois. Menettelyt matkustusajan laskentaan on kuvattava toimintakäsikirjassa.</p>
2 Määritelmät	<p>Ehdotan muutettavaksi lepoajan määritelmää siten, että poistetaan kohta matkustusajasta työpaikalle. Työnantaja ei voi tietää millä kulkuvälillä (juna, lentokone, auto, polkupyörä yms.) tai tavalla (esim. kävellen) työntekijä suorittaa matkustuksen työpaikalle. Työnantaja ei pysty tietämään työpaikalle/työpaikalta käytettyä matkustusaikaa. Matkustusaika voi olla toisella työntekijällä esim. 5 min ja jollain toisella 2 tuntia. Se voi vaihdella myös samalla työntekijällä päivästä toiseen 20 minuutin ja 2 tunnin välillä riippuen siitä, minkä matkustustavan hän itse henkilö-</p>	Suomen Ilmailuopisto Oy	<p>Kuten edellisessä vastauksessa todetaan, maininta matkustusajan sulkemisesta lepoajan ulkopuolelle on poistettu yleisestä lepoajan määritelmästä ja siirretty päivystysluonteista helikopteritoimintaa koskevaan lukuun 7.</p> <p>Tällaisessakaan toiminnassa työnantajan ei kuitenkaan tarvitse seurata työntekijän tosiasiallista matkustusaikaa. Matkustusajalla tarkoitetaan sitä laskennallista aikaa, joka työntekijällä normaalisti ja keskimäärin kuluu siirtymiseen työpaikalta kotiin tai majoituspaikkaan nopeinta kohtuudella käytettävissä olevaa kulkuneuvoa käyttäen. Aika perustuu työntekijän omaan ilmoitukseen.</p>

	<p>kohtaisesti valitsee. Tämä epäkohta on pakko poistaa määräyksestä. Työntekijällä voi olla esimerkiksi kaksi kotia. Toinen koti voi olla Rovaniemellä ja toinen Ulvilassa. Porissa olevalta työpaikalta menee noin 10 minuuttia Ulvilaan ja 10 tuntia Rovaniemelle, jos henkilö suorittaa työmatkansa autolla. Työnantajalla ei ole mahdollisuutta eikä velvollisuutta määrätä työntekijän matkustuksen tapaa, eikä maantieteellistä kohdetta (määränpäätä).</p> <p>Jos HEMS-toiminta on syy tähän ajattelemattomaan vaatimukseen, niin eikö määräyksessä voisi rajata tämän vaatimuksen vain HEMS-toimintaan?</p>		
2 Määritelmät	<p>Kun työajan määritelmään on lisätty mm. toimistotyö ja koulutustyö, niin kohdan 4.3 työaikarajoitukset rajoittavat turhaan ja perusteetta toimistotyöntekijää joka kouluttaa myös simulaattorissa tai lentokoneessa. Tässä määräyksessä tulisi ilmaista selvästi, että työaikarajoitukset eivät koske muuta kuin lentämistä. On tarpeetonta rajoittaa toimistotyötä tai simulaattorikouluttamista siten, että jos edellisenä päivänä on ollut lentämissä klo 12 – 20, niin toimistotyö ei voisi alkaa seuraavana aamuna klo 8 ja jatkua klo 16 saakka, koska silloin rikotaan 10 tunnin maksimi työaikarajoitusta. Ei toimistotyötä tai simulaattorikouluttajan työtä tule rajoittaa tällä määräyksellä, koska niissä tehtävissä ei ole lentoturvallisuusriskiä. Työaikalainsäädäntö huolehtii näistä Traficomien puolesta.</p>	<p>Suomen Ilmailuopisto Oy</p>	<p>Määräys OPS M3-2 ei koske toimistotyön työaikoja, vaan yksinomaan toimintaa ohjaamomiehistön jäsenenä. Tätä on pyritty edelleen selventämään soveltamisalakohdassa. Muuta työtä kuin ohjaamomiehistön jäsenenä toimimista koskee yleinen työaikalainsäädäntö, eikä Traficomilla ole toimivaltaa säädellä sitä. Määräyksen 'työajan' määritelmässä toimistotyöllä tarkoitetaan ohjaamomiehistön jäsenen tehtäviin läheisesti liittyvää raportointia yms. eikä yksinomaan tai pääasiallisesti tehtävää toimistotyötä.</p> <p>Määräys ei rajoita sitä, mihin aikaan lentämisen jälkeen voi aloittaa toimistotyön tai simulaattorikoulutuksen. Sen sijaan silloin kun toimistotyön tai vastaavan muun työn jälkeen lähdetään lentämään, toimistotyön työajoilla on vaikutusta ohjaamomiehistön työajan laskentaan, ellei väliin sijoitu viikkolepoaika. Tämän määräyksen lähtökohtana on nimenomaan lentoturvallisuusnäkökulma.</p>
2 Määritelmät	<p>Esitämme että kiireellinen lääkintälentotoiminta (HEMS) avataan myös OPS M3-2 määritelmässä.</p> <p>Perustelu: HEMS-päivystyksen sisältämät työtehtävät riippuvat määritelmästä. (Saako päivystysvuoron aikana tehdä muuta kuin lentotyötä, kun se luetaan mukaan aktiiviyöaikaan). Nyt tätä on haastettu eri toimijoiden toimesta.</p>	<p>FinnHEMS Oy</p>	<p>Määräyksessä OPS M3-2 noudatetaan EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012 mukaista HEMS-lennon määritelmää:</p> <p>'HEMS-lennolla' [tarkoitetaan] HEMS-toimintaan hyväksytyn helikopterin lentoa, jonka tarkoituksena on järjestää lääkinnällistä apua hätätilanteessa silloin, kun on tarve kuljettaa välittömästi ja nopeasti: a) lääkintähenkilöstöä; b) lääkintätarvikkeita (laitteita, verta, elimiä ja lääkkeitä); tai c) sairaita tai loukkaantuneita tai muita tilanteeseen suoraan liittyviä henkilöitä.</p> <p>Lentotoiminta-asetuksen 8 artikla antaa mahdollisuuden säätää kansallisesti tie-</p>

			tynlaisessa lentotoiminnassa noudatettavista lentoaikarajoituksista, mutta ei muuttaa asetuksessa käytettyjä määritelmiä.
3.3	<p>"Tässä määräyksessä esitetyt kellonajat tarkoittavat paikallista aikaa."</p> <p>Pieni mahdollisuus esim. siirtolennolla Suomesta Ruotsiin olisi kikkailla paikallisella ajalla. Ongelma lie-nee teoreettinen, mutta olisi poistettavissa hankalalla sanahirviöllä "(lento)työajan alkamispaikan paikallisella ajalla".</p>	Yksityishenkilö	<p>Tarkennetaan kohtaa 3.3 ehdotetulla tavalla: "Tässä määräyksessä esitetyt kellonajat tarkoittavat lentotyöajan tai työajan alkamispaikan paikallista aikaa."</p> <p>Kuten lausunnonantaja toteaa, asialla ei käytännössä ole suurta merkitystä. Esimerkiksi HEMS-toiminnassa lento palaa yleensä takaisin samalle aikavyöhykkeelle, vaikka kävisi välillä muualla.</p>
3.5	<p>Lentomiestöasetuksen alainen lentokoulutus ei kuulu ilmailumääräyksen TRG M1-7 soveltamisalaan. Soveltamisalan laajentaminen toisella määräyksellä (OPS M3-2) ei ole asiallista. Kouluttajat eivät ole osallistuneet määräyksen TRG M1-7 valmisteluun, eikä ymmärrykseni mukaan kyseisen määräyksen valmistelussa ole myöskään huomioitu sen soveltamista lentomiestöasetuksen alaiseen koulutukseen. Valmistelun puutteesta kertoo sekin, että Traficom on hyväksynyt koulutusohjelmia, joiden toteuttaminen ei olisi enää mahdollista jatkossa nyt esitetyillä lentoaikarajoituksella.</p> <p>Yhdistetyillä kursseilla ei ole lentomiestöasetuksen tai sitä täydentävän EASA:n materiaalin perusteella koulutuksen vaiheita, jotka johtaisivat PPL- tai LAPL-lupakirjoihin. Sen sijaan mm. lentomiestöasetuksen ORA.GEN.200 velvoittaa jo valmiiksi kouluttajia ryhtymään tarpeellisiin toimiin asianmukaisten koulutus- ja lentoaikarajoitusten laatimiseen.</p> <p>Määräyksessä OPS M3-2 tulisi säätää oppilaiden työaikarajoitusten osalta, että DTO:n tai ATO:n tulee ottaa niihin kantaa ja määrittellä ne, mutta jättää niiden määrittely toimijan vastuulle. Määräykseen TRG M1-7 voidaan viitata korkeintaan ohjeellisena, ei rajoittavana.</p> <p>Tämä on erityisen tärkeää paitsi yhteisömarkkinan</p>	Koiranen Aerospace & Defence	<p>Poistetaan viittaus määräykseen TRG M1-7 ja muutetaan lento-oppilaan koulutusaikarajoituksia koskeva kohta 3.5 muotoon:</p> <p>"Lento-oppilasta ei katsota tässä määräyksessä ohjaamomiestön jäseneksi. Koulutusorganisaation on määritettävä lento-oppilaan koulutusaikarajoitukset toimintakäsikirjassaan ottaen huomioon eri koulutusvaiheet ja koulutusmuodot. Peruslentokoulutuksessa oppilaan koulutusaika saa olla enintään kaksi tuntia ilma-aikaa 24 tunnin jaksolla ennen ensimmäistä yksinlentoa varten tehtyä koulustarkastuslentoa, ja enintään kolme tuntia ilma-aikaa hyväksytyyn koulustarkastuslennon jälkeen. Tämä ei kuitenkaan rajoita päivän ainoana harjoituksena lennettävää matkalentotehtävää. Muissa koulutusvaiheissa lento-oppilaan koulutusaika ei saa olla pidempi kuin ohjaamomiestölle sallitut lento- ja työajat."</p> <p>Traficom hyväksyy toimintakäsikirjat ja varmistaa siinä yhteydessä koulutusaikarajoitusten asianmukaisuuden. Kohdassa asetetaan koulutusajalle kuitenkin enimmäisrajat. Perustelumuihistiossa selvennetään peruslentokoulutuksen ja muiden koulutusvaiheiden merkitystä ja mainitaan myös taukojen tarpeellisuudesta.</p> <p>Sinänsä on täysin mahdollista ja asianmukaista viitata toiseen määräykseen ja todeta, että sitä sovelletaan tietyltä osin myös muuhun toimintaan kuin alkupe-raisessä määräyksessä tarkoitettuun. Vaihtoehtoisesti samat vaatimukset voidaan kirjoittaa myös toiseen määräykseen. Tämän asian suhteen kuitenkin pitää paik-kansa, että määräyksessä TRG M1-7 asetetut lento-oppilaan koulutusaikarajoitukset voivat soveltua huonosti muuhun kuin ko. määräyksessä alun perin tarkoitettuun toimintaan. Esimerkiksi koulutusajan määrittäminen vuorokauteen perustuen ei aiheuta ongelmia ultrakevyt- ja autogirokoulutuksessa, koska näillä ilma-aluksilla muutoinkin saa lentää ainoastaan päivällä.</p> <p>Määräystä TRG M1-7 sovelletaan suoraan ja kokonaisuudessaan kerhomuotoiseen harrasteilmailukoulutukseen, jota kansallisten määräysten mukainen koulu-</p>

kilpailuedellytysten kannalta, myös loogista suhteessa siihen, että OPS M3-2 soveltamisalarajauksen vuoksi (kohta 1.2) määräyksen TRG M1-7 rajoituksia ei sovellettaisi luonnoksessa ehdotetulla säädöstekstillä lainkaan kerhomuotoiseen harrasteilmailukoulutukseen, eli kerhossa saisi oppilas lentää vaikka 15 tuntia tauotta PPL-kurssia, mutta ammattimaisesti järjestetyssä toiminnassa 2 tuntia (ilma-aikaa) on esitetty maksimiksi. On otettava huomioon, että TRG M1-7:ssä määritelty rajoitus ei sellaisenaan ole edes ”yhteensopiva” tai tarkoituksenmukainen OPS M3-2:n muun sisällön kanssa, sikäli, kun kyseisessä normissa lentoaikarajoitus on sidottu vuorokauteen, eikä esimerkiksi työaika-jaksoon. Klo 22:00-02:00 lennetty lento olisi näin ollen sallittu, kun taas 14:00-16:01 olisi laitton.

Vaikka kaupalliselta koulutukselta voidaankin perustellusti odottaa korkeampaa turvallisuustasoa kuin kerhomuotoiselta harrasteilmailutoiminnalta, on erikoista, että kansallisessa harrasteilmailukoulutuksessa (TRG M1-7 kohta 8.1) opettajalla olisi pätevyys arvioida lento-oppilaan vireystilan riittävyys omatoimisesti (ei kuulu opettajakurssin sisältöön) ja määrittellä ”taukojen pitäminen tarvittaessa”, mutta kaupallisessa toiminnassa organisaatiota ei voida pitää kykenevänä asian arviointiin niin, että se päättäisi oppilaiden lento-, työ- ja lepoajoista?

Lisäksi määräysluonnoksen muotoilusta aiheutuu nyt se, että kun lento-oppilasta ei (peruslentokoulutuksessa) pidetä ohjaamomiehistön jäsenenä, mikään määräyksen OPS M3-2 lepoaika- tai taukovaatimus ei koske tätä oppilasta. Ei ole tarkoituksenmukaista, että oppilaan toimintaa säädellään ainoastaan 2 tunnin vuorokautisen ilma-aikarajoituksen perusteella, kuten viranomaisen on nyt ehdottanut.

Tämän vuoksi ehdotan kohdan 3.5 muotoiluksi:

tus EASA liite I -ilma-aluksilla pääsääntöisesti on. Näin ollen siinä määritellyt lento-oppilaan koulutusaikarajoitukset koskevat nimenomaan tällaisia kouluja.

Traficom ei kannata lento-oppilaan määrittelyä ohjaamomiehistön jäseneksi, koska se olisi yleisen käytännön vastaista; esimerkiksi EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012 määritelmän mukaan ohjaamomiehistön jäsenellä tarkoitetaan miehistön jäsentä, jolla on lupakirja.

	<p><i>Lento-oppilasta pidetään tässä määräyksessä tarkoitettuna ohjaamomiehistön jäsenenä. Ilma-aluksilla suoritettavassa lentokoulutustoiminnassa noudatetaan yhden ohjaajan lento- ja työaikarajoituksia, jos sekä koulutettavalla että kouluttajalla ei ole lupakirjaa ja kelpuutusta, joka oikeuttaisi toimimaan koulutustilanteen ulkopuolella usean ohjaajan miehistöllä samalla ilma-aluksella. Hyväksytyt tai ilmoituksenvaraisen koulutusorganisaation on tämän määräyksen rajoitusten lisäksi määrättävä lento- ja työaikarajoitukset oppilaille, jotka saavat peruslentokoulutusta, sekä muut tarpeelliseksi katsomansa lento-, työ- ja lepoaikarajoitukset kaikille oppilaille.</i></p> <p><i>Peruslentokoulutuksella tarkoitetaan tässä kohdassa:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - lentokoulutusta, joka tähtää muun lupakirjan, kuin ansio- tai liikennelentäjän lupakirjan myöntämiseen - yhdistetyn ansio- tai liikennelentäjäkursin vaiheita 1 ja 2 - yhdistetyn usean ohjaajan miehistön lupakirjakursin vaihetta 1. <p>Määräykseen TRG M1-7 tulee viitata korkeintaan ohjenuorana.</p>		
3.5	<p>Koko kohta 3.5 on huonosti muotoiltu ja suurelta osin epämääräinen. Mitä tarkoittaa esimerkiksi lause: "Integroiduilla kursseilla peruslentokoulutuksella tarkoitetaan yksityislentäjän lupakirjaan (PPL) ja/tai kevyiden ilma-alusten lupakirjaan (LAPL) johtavaa koulutuksen osaa"? Ensinnäkin "integroitu" on suomeksi "yhdistetty". Yhdistetyssä ATP(A)-koulutusohjelmassa mikään koulutuksen osa ei todennäköisesti johda PPL tai LAPL lupakirjaan. Ei ainakaan meidän organisaatiossa. Tämän kohdan mukaan siis yksikään oppilas ATO:mme yhdistetyllä ATP(A)-kurssilla ei ole missään vaiheessa peruslentokoulutuksessa. Myöskin idea siitä, että peruslentokoulutuksessa olevien oppilaiden tulisi noudattaa TRG M1-7 -määräystä, on järjetön, ja</p>	Suomen Ilmailuopisto Oy	<p>Poistetaan viittaus määräykseen TRG M1-7 ja muutetaan lento-oppilaan koulutusaikarajoituksia koskeva kohta 3.5 muotoon:</p> <p>"Lento-oppilasta ei katsota tässä määräyksessä ohjaamomiehistön jäseneksi. Koulutusorganisaation on määritettävä lento-oppilaan koulutusaikarajoitukset toimintakäsikirjassaan ottaen huomioon eri koulutusvaiheet ja koulutusmuodot. Peruslentokoulutuksessa oppilaan koulutusaika saa olla enintään kaksi tuntia ilma-aikaa 24 tunnin jaksolla ennen ensimmäistä yksinlentoa varten tehtyä koulutustarkastuslentoa, ja enintään kolme tuntia ilma-aikaa hyväksytyt koulutustarkastuslennon jälkeen. Tämä ei kuitenkaan rajoita päivän ainoana harjoituksena lennettävää matkalentotehtävää. Muissa koulutusvaiheissa lento-oppilaan koulutusaika ei saa olla pidempi kuin ohjaamomiehistölle sallitut lento- ja työajat."</p> <p>Traficom hyväksyy toimintakäsikirjat ja varmistaa siinä yhteydessä koulutusaikarajoitusten asianmukaisuuden. Koulutusajoille on kuitenkin määritelty enimmäis-</p>

	asettaa Suomen lentokoulut eri arvoiseen (huonompaan) asemaan muiden EASA-maiden kanssa. ATO osaa kyllä määritellä järkevät ja turvalliset työ- ja lepoajat omaan toimintakäsikirjaansa.		rajat määräyksessä. Perustelumuiustiossa selvennetään peruslentokoulutuksen ja muiden koulutusvaiheiden merkitystä.
4.2	Ehdotetaan taulukosta muutettavaksi sallittu lentoaika 24 tunnin aikana enintään 10 tuntiin yhdelle ohjaajalle, sekä lisäämään tämän jälkeen rajoituksen taulukon jälkeen, joka rajoittaa yksittäisen työjakson (kahden lepoajan välisen jakson) lentoajan enimmäismääräksi 8 tuntia yhdellä ohjaajalla.	Koironen Aerospace & Defence	Kohdassa sallitaan jo lentoajan pidentäminen 24 tunnin aikana enintään 10 tuntiin yhden ohjaajan miehistöllä riskiarvion perusteella. Traficom katsoo, että riskien arviointi on oleellista silloin, kun lentoajan pidennyksiä harkitaan.
4.2 / 4.3	"Sallittu lentoaika 24 tunnin aikana enintään" Kuten ensimmäisen lausuntokierroksen kommentteista ilmeni, aivan selvä tämän ymmärrys ei kaikilla ole. Lisäämällä vaikkapa sulkuihin perään (liukuva aikaikkuna) ilmenisi yksiselitteisesti, että ei tarkoiteta vuorokauden alku- ja loppuaikaa.	Yksityishenkilö	Traficom pitää kohdissa käytettyä ilmausta "toisiaan seuraavien 24 tunnin aikana" riittävän selkeänä. Perustelumuiustiossa asiaa pyritään edelleen selventämään.
4.3	Ehdotetaan taulukosta muutettavaksi sallittu työaika 24 tunnin aikana enintään 14 tuntiin yhdelle ohjaajalle (takaa 10 tuntia lepoa), sekä lisäämään tämän jälkeen rajoituksen taulukon jälkeen, joka rajoittaa yksittäisen työjakson (kahden lepoajan välisen jakson) enimmäispituudeksi 11 tuntia yhdellä ohjaajalla. Ehdotetaan muutettavaksi taulukon jälkeisestä kappaaleesta "24 tunnin aikana enintään 13 tuntiin" muotoon "työjakson aikana enintään 13 tuntiin". Liikenne- ja viestintävirasto on todennut edellisen lausuntokierroksen kommentikoosteessa (kohtiin 4.2-4.3 liittyen), että työnantaja voi työvuorosuunnittelulla vaikuttaa siihen, ettei kommentissa mainittuun ongelmatilanteeseen jouduta. On sinänsä totta, että autoritäärinen työnantaja voi näin direktio-oikeuttaan käyttää, mutta on täysin eri asia, mikä vaikutus sillä on työntekijän fyysiselle ja henkiselle jaksamiselle ja miten se aiheuttaa työkyvyttömyyttä työntekijöissä. Lausunnon kirjoittajalla on kokemusta liikenteessä tehtä-	Koironen Aerospace & Defence	Kohdassa sallitaan jo työajan pidentäminen 24 tunnin aikana enintään 13 tuntiin yhden ohjaajan miehistöllä riskiarvion perusteella. Traficom katsoo, että riskien arviointi on oleellista silloin, kun työajan pidennyksiä harkitaan. Riittävä tauko yöllä lopetetun työvuoron jälkeen on tarpeellinen, jotta ohjaamomiehistön jäsenen vireystila palautuu. Sen vuoksi yöllä lentämisen jälkeen työskentelyn aloittaminen lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä heti seuraavana aamuna ei ole tarkoituksenmukaista. Asiassa on lisäksi otettava huomioon työaikalainsäädännöstä johtuvat rajoitukset.

	<p>vän vuorotyön työvuorosuunnittelusta kolmelta vuosikymmeneltä ja viimeaikainen kokemus suunnittelu-tehtävistä ilmailualalta.</p> <p>Katson, että esitetyssä muodossa määräys kääntyy perimmäistä tarkoitustaan vastaan, sillä se ei mahdollista kohtuullista joustavuutta työvuorosuunnittelussa, jota nykyaikaiselta työelämältä edellytetään erityisesti työntekijöiden näkökulmasta normaalin siviilielämän järjestelyjen vuoksi. Esimerkiksi avioerot ja yhteishuoltajuudet (niiden yleistymisen vuoksi) edellyttävät tosiasiallisesti yhä enemmän joustavuutta työelämältä niin, ettei esimerkiksi lasten tapaamisoikeus kaadu siihen, että Traficom:n normi estää joustavuuden työajoissa (tai pakottaa tekemään töitä niiden tekemisen kannalta kaikkien osapuolten näkökulmasta järjestö-mään aikaan vain siksi, että töitä ei voi suunnitella vihreän veran ääressä laaditun määräyksen mukaan osapuolten tarpeita huomioiden.</p> <p>Määräys soveltuisi harvoin tehtäviin työvuoroihin kohtuullisesti, mutta ei tavanomaiseen ”5 päivää viikossa, 8 tuntia päivässä” -työskentelyyn, jota lentokoulutus lentoyhtiöiden ja HEMS-toimijoiden ulkopuolella (ns. lentokouluissa) on.</p>		
4.3	Tässä kohdassa tulisi ilmaista selvästi, että taulukon työaikarajoitukset koskevat vain sellaisissa tapauksissa, että aloitettava työ on lentotyötä. Toimistotyön tai simulaattorikouluttamisen voisi aloittaa, vaikka toisaan seuraavien 24 tunnin aikana olisi taulukon ylittävä määrä työtunteja.	Suomen Ilmailuopisto Oy	Jo määräyksen soveltamisalassa on pyritty tekemään selväksi, että määräys koskee toimintaa ohjaamomiehistön jäsenenä eikä muuta työtä, vaikka sitä tehtäisiin ilmailualan yrityksessä. Toimistotyön ja simulaattorikoulutuksen työaikoja on kuitenkin seurattava, jos sen jälkeen lähdetään lentämään ilman viikkolepoa. Sen sijaan määräys ei vaikuta siihen, milloin toimistotyön tai simulaattorikoulutuksen saa aloittaa lentotyön jälkeen.
4.3	Pidämme ehdotettua työajan pidentämistä enintään 13 tuntiin juoksevan 24h aikana riskiarvioon perustuen hyvänä muutoksena. Se mahdollistaa tarvittaessa joustot hyödyntäen ATO:n hallintojärjestelmän riskienhallintamenettelyitä.	Patria Pilot Training	Traficom kiittää kommentista.
5.1.4	Kohdassa 3.4 julkaistun rajoituksen vuoksi kohta 5.1.4	Koiranen Aerospace &	Pitää paikkansa, että määrittäminen siitä, että lepoaikaan ei lasketa kuuluvaksi työnan-

	<p>ei koske HEMS-toimintaa, vaikka kohdan määräyksen 2 perusteella matka-aikaa koskeva asia sinällään koskee myös HEMS-toimintaa. Tämän vuoksi matkustusajan laskennan kuvausvaatimus käsikirjaan ei koske HEMS-toimintaa. Tämä on ristiriitaista, sillä juuri HEMS-toiminnalla on perusteltu koko vaatimuksen olemassaoloa, mutta sitten matkustusajan laskemista koskeva kohta on kirjattu kohtaan, jota HEMS-toimintaan ei lainkaan sovelleta?</p> <p>Tämän vuoksi kohta tulee siirtää HEMS-toimintaa koskevaan osioon (kohdaksi 7.x) ja jo edellä mainituin perustein poistaa matkustusajan laskemisvaatimus lentokoulutuksesta sekä toiminnasta, jossa työtä ei tehdä vaihdellen useasta eri tukikohdasta.</p>	Defence	<p>tajan osoittamaa matkustusta työskentelypaikalle ja sieltä pois, oli tullut määräysluonnoksessa kirjatuksi väärään kohtaan. Siirretään teksti kohdaksi 7.3.3, jolloin se koskee nimenomaan päivystysluonteista helikopteritoimintaa, kuten on ollut tarkoitus.</p> <p>Vastaavasti poistetaan kohdan 2 yleisestä lepoajan määritelmästä sanat "johon ei lasketa kuuluvaksi matkustusaikaa työpaikalle (lentopaikalle) ja sieltä pois".</p>
5.1.4	<p>Määräyskohdasta 5.1.4 ilmenee huonosti, että tässä tarkoitetaan perustelumuiotiossa kuvattua tilannetta, jossa tukikohdan/työntekopaikan sijainta vaihtelee. Matkustusaikaa vakituiseen työntekopaikan(base) ja henkilön asumuksen välillä ei tule laskea työajaksi. Selvyyden vuoksi ehdotetaan kohtaa muutettavaksi seuraavasti:</p> <p><i>"Lepo aikaan ei lasketa kuuluvaksi työnantajan osoittamaa matkustusta tilapäiselle työskentelypaikalle ja sieltä pois. Menettelyt matkustusajan laskentaan on kuvattava toimintakäsikirjassa."</i></p> <p>Näin kuvattuna tilapäisen ja vakituiseen työskentelypaikan ero kävisi selvästi ilmi.</p>	Patria Pilot Training	<p>Kuten edellisessä vastauksessa todetaan, siirretään matkustusajan jättämistä lepoajan ulkopuolelle koskeva teksti kohdaksi 7.3.3, jolloin se koskee nimenomaan päivystysluonteista helikopteritoimintaa.</p> <p>Tosiasiaa kuitenkin myös esim. HEMS-toiminnassa työskentelypaikka voi pysyä pitkään samana, joten sanan "tilapäinen" käyttö ei sovellu kaikkiin tapauksiin.</p>
7 Päivystys	<p>Suomen lentäjaliitto havaitsi OPS M3-2 luonnokseen jääneen epäkohdan, joka mahdollistaisi varsin laajamittaisen muutoksen suunniteltaessa kalenterikauden mukaisesti päivystystoimintaa, kun päivystystunnit jakaa liitteen mukaan eri kuukausille:</p> <p>1. Kolmenkymmenen (30) vuorokauden aikana saataisiin tehdä 384 h HEMS-päivystystä, lentoaikaakin saisi kertyä maksissaan 128 h (16 vrk x 8 h/vrk)</p>	Suomen Lentäjaliitto ry (FPA)	<p>Luku 7 koskee pelkästään päivystysluonteista helikopteritoimintaa (HEMS ja SAR), jossa lentäjän työkuorma jakautuu eri tavoin kuin lentokoneella tavanomaisesti harjoitettavassa lentotoiminnassa. Asiassa on otettava huomioon, että määräys kuitenkin edellyttää päivystysten väliin lepoajat, jolloin päivystysaikaa ei ole mahdollista pidentää siinä määrin että sillä olisi vaikutusta lentoturvallisuuteen.</p> <p>Järjestely mahdollistaa jouston työvuorolistojen laadinnassa. Työaikalain säännökset kuitenkin estävät ylipitkät päivystysvuorot.</p>

	<p>2. Vanha määräys salli 30 vrk:n aikana max 192 h, poikkeustapauksessa 216 h, lentoaikaa max 64h (8 vrk x 8h/vrk).</p> <p>Selkeä ja tehokas tapa korjata epäkohta on kaksinkertaistaa lepoaika päivystysvuoron jälkeen.</p>		
7.1	<p>Pyydämme tulkintaa seuraavalle kappaleen lauseelle: "kun ohjaamomiehistö päivystää näitä tehtäviä varten ilman samanaikaisia muita tehtäviä".</p> <p>Perustelu: Tätä kohtaa tulkitaan monella tavalla, ja sitä käytetään perusteluna mm. seuraaviin asioihin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. HEMS-päivystyksen lisäksi ei saa tehdä päivystysvuoron aikana mitään muita tehtäviä, kuten harjoituslentoja, autotehtäviä, tukikohtakoulutusta 2. Jos 30 päivän jakson aikana on mitään muuta kuin HEMS-päivystystä (esim. koulutusta), ei kohdan 7.1.2 mukaista 24 tunnin ylitystä sallita. 3. Jos lentäjä harjoittaa HEMS-päivystyksen lisäksi muuta lentotoimintaa, ei kohdan 7.1.2 mukaista 24 tunnin ylitystä sallita. 	FinnHEMS Oy	<p>Kohdassa 1 esitetty tulkinta pitää paikkansa. Jos päivystyksen aikana tehdään mitään muuta työtä, se lasketaan työajaksi. Päivystysaika on tarkoitettu rauhoittaa nimenomaan päivystykseen, ja esimerkiksi koulutusaika merkitään aktiiviseksi työajaksi.</p> <p>Tässä määräysluonnoksessa kohdasta 7.1.2 on poistettu mahdollisuus enimmäistyöajan ylitykseen 24 tunnilla, joten tulokset 2 ja 3 eivät ole enää relevantteja. Tätä poistoa kompensoidaan kohdan 7.4 mukaan sallituilla lento- ja työaikarajoitusten ylityksillä.</p>
7.1.3	<p>"7.1.3 Jos ohjaamomiehistön jäsenelle kertyy saman kalenterikuukauden aikana päivystyksen lisäksi myös muuta tässä määräyksessä tarkoitettua työaika"</p> <p>Viittaus "muuta tässä määräyksessä tarkoitettua työaika" jää epäselväksi. Ehdotetaan tarkennettavaksi mitä muulla työajalla tarkoitetaan.</p>	FinnHEMS Oy	<p>"Muulla tässä määräyksessä tarkoitettulla työajalla" tarkoitetaan kaikkea 2 kohdan mukaisessa 'työajan' määritelmässä tarkoitettua toimintaa; esimerkiksi toimistotyö (raportointi ym.), ilma-aluksen tarkastukset, kuormausta, huoltotoimenpiteet, lentotoiminnan harjoittajan järjestämä koulutus ja koulutustyö.</p>
7.2.5	<p>Kohdassa tulisi huomioida HEMS-toiminnassa useat hälytykset, joihin ei lähdetä erilaisista syistä johtuen. Hälytyksen tultua miehistö alkaa valmistelemaan lentoa, tutkimaan reitin säät ja lennonvalmisteluun liittyviä toimenpiteitä. Jos lento peruuntuu (melko usein), niin miehistö on ollut valveilla ja aktiivisessa työtehtävässä vuorokaudenajasta riippumatta kuitenkin lähtemättä lennolle. Aktivoitumisen jälkeen on esimerkiksi vaikea saada heti unen päästä kiinni. Tämä tukee</p>	FinnHEMS Oy, työsuojeluvaltuutettu	<p>Huomautus on aiheellinen. Muutetaan virke kuulumaan seuraavasti:</p> <p>"Päivystystoiminnassa tehtävä alkaa hälytyksen saantihetkellä ja päättyy 30 minuutin kuluttua lennon päättymisestä tai hälytyksen saantihetkestä, tai kun miehistön jäsen on vapaa tehtävistä lennon tai hälytyksen jälkeen, mikäli tämä ajankohta on myöhempi."</p>

	<p>päivystystoiminnassa riittävän levon saantia ja taulukon laskennallisen lepoajan todellista toteutumista. Näin ollen esitän, että kohdassa huomioidaan hälytyksestä 30 minuutin työaika aina. Täten kohta myös tulee seuraavaa 7.2.6 kohtaa kahden eri hälytyksen välistä aikaa.</p> <p>Esitetty korjaus:</p> <p>Päivystystoiminnassa tehtävä alkaa hälytyksen saantihetkellä ja päättyy 30 minuuttia lennon päättymisen jälkeen, tai 30 min hälytyksen saantihetkestä, tai kun lentoon liittyvät tehtävät on suoritettu miehistön jäsenen on vapaa tehtävistä lennon jälkeen, mikäli tämä ajankohta on myöhempi. Vaadittu päivystysaika ilman tehtäviä on vietettävä paikassa, jossa on käytettävissä peseytymis- ja nukkumismahdollisuudet, kuten lepo huone tai hotellihuone.</p>		
9.1	<p>Kuukausittaisen työajan juokseva laskeminen ei ole ongelma. HEMS-toiminnassa sitä on käytetty jo pitkään ja siihen riittää yksinkertainen excel-taulukko.</p> <p>Jos juokseva 30 päivän maksimituntien laskeminen lopetetaan, se mahdollistaa erittäin suurella todennäköisyydellä koko OPS M3-2 ajatuksen vastaisen työ- ja lepoaikojen epäsuhdan. Työtä voidaan teettää esim. edellisen kuukauden viimeisen 16 päivän aikana maksimin 192 tuntia ja seuraavan kuukauden ensimmäisten 12 päivän aikana jälleen 192 tuntia. Eli 28 päivän aikana 384 tuntia työtä. Tämä ei liene muutoksen tarkoitus ja eroaa kohtuuttomasti työaikalaista.</p> <p>Esitän, että juokseva 30 päivän maksimityöajan seuranta ja käyttö säilytetään.</p>	FinnHEMS Oy, työsuojeluvaltuutettu	<p>Työajan laskennan muuttaminen kalenterikuukausiin perustuvaksi helpottaa sitä, että työntekijä pystyy itsekin seuraamaan, milloin työaika ylittyy.</p> <p>Työn teettämistä rajoittavat kuitenkin myös lepoaikavaatimukset. Lisäksi on noudatettava työaikalainsäädäntöä esimerkiksi työajan tasoittumisjaksojen osalta, sillä määräys OPS M3-2 ei korvaa yleistä työaikalainsäädäntöä vaan ainoastaan täydentää sitä.</p>