

OPS M3-2: Ilma-aluksen ohjaamomiehistön lento- ja työaika-rajotukset - muu lentotoiminta kuin lentokoneilla harjoitettava kaupallinen ilmakuljetus

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Lentomiehistön lento- ja työaika-rajotuksista ja lepoaika-vaatimuksista säädetään kaupallisen ilmakuljetustoiminnan osalta lähtökohtaisesti EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012¹ liitteessä III (osa ORO, osasto FTL). Saman asetuksen 8 artiklan mukaan helikoptereilla ja purjelentokoneilla suoritettavassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa on kuitenkin noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee. Samoin 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 päätoimipaikan, sijoittautumispaikan tai kotipaikan sijaintivaltion kansallisen lainsäädännön vaatimuksia.

Määräyksessä OPS M3-2 määritellään ne vaatimukset, joita sovelletaan edellä tarkoitettulla tavalla Suomessa toimiviin lentotoiminnan harjoittajiin. Myös ilmapalloilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevan EU-asetuksen 2018/395 mukaan lento- ja työaika-rajotukset ja lepoaika-vaatimukset määräytyvät sen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee (liitteen II kohdat BOP.ADD.300 ja BOP.ADD.400). Näin ollen määräystä OPS M3-2 sovelletaan myös ilmapallolla harjoitettavaan lentotoimintaan.

Lentotoiminta-asetuksen 8 artiklasta ei ilmene, mitä vaatimuksia sovelletaan lento- ja työaika-rajotuksiin lentokoulutusorganisaatioissa. Saman asetuksen 5 artiklan 5 kohdan mukaan lentomiehistöasetuksen (EU) N:o 1178/2011² 10 a artiklassa tarkoitettujen koulutusorganisaatioiden, joiden päätoimipaikka on jäsenvaltiossa, on lentokoulutusta harjoittaessaan käytettävä vaativia moottorikäyttöisiä lentokoneita ja helikoptereita liitteen VI (osa NCC) säännösten mukaisesti ja muita lentokoneita ja helikoptereita sekä purjelentokoneita liitteen VII (osa NCO) säännösten mukaisesti. Kyseisen 10 a artiklan mukaan koulutusorganisaatiolta vaaditaan viranomais-
hyväksyntä, jossa vahvistetaan, että se täyttää EASA-asetuksen (EU) 2018/1139³ liitteessä IV vahvistetut keskeiset vaatimukset sekä lentomiehistöasetuksen liitteessä VII (osa ORA) vahvistetut vaatimukset. Näin ollen lentokoulutusorganisaatioiden ei edellytetä noudattavan lentotoiminta-asetuksen 965/2012 liitettä III eli osaa ORO, joka sisältää lentomiehistön lento- ja työaika-rajotukset.

¹ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148)

² Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1–193)

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1–122)

Lentotoiminta-asetuksen liitteen III (osa ORO) kohdassa ORO.GEN.005 puolestaan luetellaan, minkälaista lentotoimintaa kyseinen liite koskee: 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. Tässäkään luettelossa ei mainita lentokoulutusorganisaatioita. Lentomiestöasetuksen 1178/2011 liitteen VII kohdassa ORO.ATO.130 d) sen sijaan säädetään, että organisaation toimintakäsikirjassa on määrättävä lennonopettajien lentoaikarajoitukset, mukaan luettuina lentotuntien ja lentotyötuntien enimmäismäärät sekä opetustehtävien välinen vähimmäislepoaika osan ORO mukaisesti. Koska edellä esitetyn mukaisesti lentokoulutusorganisaatioiden ei kuitenkaan vaadita noudattavan osaa ORO, on EU-säätelyssä epäselvää, mitä lento- ja työaikarajoituksia lentokoulutusorganisaatioissa tulisi noudattaa.

EU ei ole siis antanut säätelyä nimenomaan lentokoulutusorganisaatioihin sovellettavista lento- ja työaikarajoituksista ja lepovaatimuksista, eikä tällaista säädöshanketta ole parhaillaan vireillä. Liikenteen alalla toimivalta on jaettu unionin ja jäsenvaltioiden kesken, mikä merkitsee sitä, että sekä unioni että jäsenvaltiot voivat antaa oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä kyseisellä alalla. Jäsenvaltiot käyttävät toimivaltaansa siltä osin kuin unioni ei ole käyttänyt omaansa, tai kun unioni on päättänyt lakata käyttämästä omaansa (sopimus Euroopan unionin toiminnasta, 2 ja 4 artikla). Näin ollen jäsenvaltiolla katsotaan edelleen olevan toimivalta antaa sääntelyä myös lentokoulutusorganisaatioiden lento- ja työaikarajoituksista ja lepovaatimuksista. Lentäjän vireystilaan vaikuttaa myös toiminta lennonopettajan tehtävissä, joten tämä aika on otettava huomioon lento- ja työaikarajoituksissa.

Myös komission sekä Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA) asiantuntijoilta saadun vastauksen mukaan EU:n lentotoiminta-asetuksen jaksoa ORO.FTL ei sovelleta sellaisiin koulutusorganisaatioihin, jotka eivät toimi kaupallista lentotoimintaa harjoittavan operaattorin yhteydessä, vaan tällaisiin organisaatioihin voidaan soveltaa kansallista säätelyä.

Määräyksen taustalla vaikuttaa myös 27.11.2000 annettu neuvoston direktiivi 2000/79/EY Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämisestä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta. Tämä direktiivi on tarkoitettu vähimmäissäätelyksi, eli jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai antaa säännöksiä, jotka ovat edullisempia kuin direktiivissä säädetyt, ja toisaalta direktiivin täytäntöönpano ei saa olla perusteena työntekijöiden suojelun yleisen tason alentamiselle direktiivin soveltamisalalla (2 artikla). Direktiivi on saatettu Suomessa voimaan pääasiassa työaikalalla (872/2019) ja vuosilomalalla (162/2005). Tässä ilmailumääräyksessä on otettu huomioon direktiivin liitteen 8 lauseke, jonka mukaan vuotuinen enimmäistyöaika on 2000 tuntia ja siitä enintään 900 tuntia saa olla kokonaislentoaika, ja vuotuinen enimmäistyöaika on jaettava mahdollisimman tasaisesti koko vuodelle. Määräyksessä asetetaan lentoturvallisuuden kannalta tarpeelliseksi katsotut lento-, työ- ja lepoaikoja koskevat vaatimukset. Se ei korvaa yleistä työaikalainsäädäntöä, vaan ainoastaan täydentää sitä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa muutetun määräyksen ensinnäkin ilmailulain (864/2014) 55 §:n nojalla, jonka mukaan virasto antaa lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset mm. enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista sekä vähimmäislepoajoista. Toiseksi säädöspäätöksenä on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 127 §, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen edellytyksistä, ja määräykset voivat koskea mm. lentotyöluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä. Kolmanneksi määräys perustuu liikenteen palveluista annetun lain 135 §:ään, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentomiestöön koulutuksesta tarkempia määräyksiä, jotka voivat koskea mm. koulutusluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja toimintamenetelmiä.

Määräyksen OPS M3-2 vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena siten kuin säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä, joihin viitataan ilmailulain 175 §:ssä. Ilmailurikkomuksia koskevan ilmailulain 178 §:n perusteella on rangaistavaa mm. 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tähytäjälle säädetyn, lennon valmistelua ja suorittamista koskevan velvollisuuden rikkominen. Ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että lento on valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikön on myös huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä, määräyksiä ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan ehtoja. Näiden säännösten rikkomuksista on seuraamuksena sakko, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta.

Lentomiehistön henkilölupiin sekä lentotoiminta- ja koulutusorganisaatioiden lupiin kohdistuvista hallinnollisista seuraamuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 31 luvussa. Näitä seuraamuksia ovat huomautus tai varoitus (245 §) sekä luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen (242 §). Lain 255 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa henkilön tai organisaation korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa päätöksen tehosteeksi uhkasakon tai uhan toiminnan keskeyttämisestä.

Määräyksen valmistelu

Määräyshanke käynnistettiin 2.3.2021 julkaistulla määräyshankepäätöksellä. Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä osaksi FinnHEMS Oy:ltä saatujen muutosesitysten pohjalta. Määräysluonnoksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros, jonka aikana luonnosta on mahdollista kommentoida myös viraston sisäisesti.

Tämänkertainen määräysmuutos perustuu FinnHEMS Oy:n ehdottamiin muutoksiin määräyksen päivystystoimintaa koskeviin kohtiin 7 ja 8. Määräysmuutoksessa on tarkoitus toteuttaa ehdotetuista muutoksista ne, joita pidetään tarpeellisina päivystysmiehistön käytettävyyden ja päivystystyön suunnittelun helpottamiseksi kiireellisessä lääkintähelikopteritoiminnassa (HEMS). Esimerkiksi määritelmiin ei kuitenkaan tässä vaiheessa tehtäisi perustavanlaatuisia muutoksia, sillä EU:sta on odotettavissa uutta sääntelyä HEMS-toiminnan lento- ja työaikarajoituksista.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutoksen tarkoituksena on helpottaa päivystysmiehistön käytettävyyttä ja päivystystyön suunnittelua HEMS-toiminnassa. Muussa kuin päivystystoiminnassa 48 tunnin jaksolle määriteltujen enimmäistyö- ja lepoaikavaatimusten poisto lisäisi joustavuutta ja parantaisi suomalaisten erityislentotoimintaa harjoittavien toimijoiden kilpailukykyä suhteessa ulkomaisiin toimijoihin, sillä vastaavia rajoituksia ei ole muissa EU-maissa yleisesti käytössä. Samoin työajan osalta 7 vuorokauden jaksolle asetetun 60 tunnin työaikarajoituksen poiston arvioidaan lisäävän joustavuutta miehistön käytössä ja parantavan suomalaisten toimijoiden kilpailuasemaa muiden pohjoismaiden lentoyrityksiin nähden. Kohdissa 4.2 ja 4.3 sallittujen tilapäisten lento- ja työajan pidennysten arvioidaan luovan edellytykset toiminnalle esimerkiksi myrskytuhojen tarkastuslennoilla ilman kaksoismiehitystä, kuten muiden EU-maiden säännökset jo sallivat. Näin toimintaa voidaan harjoittaa nykyistä pienemmillä lentohenkilöstöresursseilla ja pienemmin kustannuksin.

HEMS- ja SAR-toiminnassa sallitut perustellut päivystysvuoron ylitykset alle 6 tunnilla tai sairaustapauksissa alle 12 tunnilla helpottavat työvuorosuunnittelua. Sama vaikutus on 30 päivän seurantajakson muuttamisella kalenterikuukausiksi, jolloin lento- ja työajan seuranta helpottuu.

Muutokset toteutetaan siten, ettei niillä ole kielteistä vaikutusta turvallisuuteen, esimerkiksi lentotoiminnan harjoittajalta lento- ja työajan pidennysten yhteydessä vaadittavien riskiarvioiden ja riskinhallintakeinojen avulla. Muutoksella ei ole vaikutusta viranomaisen toimintaan, ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kumottavassa määräyksessä käytetty 30 päivän seurantajakso on kaikissa kohdissa korvattu kalenterikuukaudella. Lisäksi määräykseen on tehty seuraavat vaatimusten sisältöön vaikuttavat muutokset:

1 Soveltamisala: Kohtaan 1.1 on tarkennettu, että suomalaisella lentotoimintaluvalla tarkoitetaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lentotoimintalupaa. Lupa voi olla EU-lainsäädännön mukainen tai kansallinen. Kohdassa on otettu huomioon myös ilmoituksenvarainen toiminta. Kaupallista lentotoimintaa ilmapalloilla voidaan EU-lainsäädännön mukaan (asetus 2018/395⁴) harjoittaa ilmoituksenvaraisesti, ja tällaista toimintaa koskevat kansalliset lento- ja työaika rajoitukset.

Tämä määräys koskee kaikilla muilla ilma-aluksilla kuin lentokoneilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetusta. Lentokoneilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetusta koskevat vaatimukset on sen sijaan esitetty unionilainsäädännössä ja sitä täydentävissä kansallisissa määräyksissä (ilmailumääräys OPS M3-15, Euroopan yhteisön säädöksiä täydentävät lento- ja työaika rajoitukset).

Myös kohdassa 1.2 on huomioitu luvanvaraisen toiminnan lisäksi ilmoituksenvarainen lentotyö, erityislentotoiminta ja lentokoulutus. EU-lainsäädännön mukaan (asetus 965/2012) kaupallista erityislentotoimintaa helikoptereilla voidaan harjoittaa ilmoituksenvaraisesti. Liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. EU:n lentomiehistöasetus 1178/2011 puolestaan sallii tietynlaisen lentokoulutuksen antamisen ilmoituksenvaraisesti ilman koulutuslupaa, ja kansallisella tasolla määräys TRG M1-7 edellyttää koulutusorganisaatiolta viranomaiselle tehtävää ilmoitusta.

Tätä määrystä ei sovelleta valtion viranomaisten toimintaan, kuten Rajavartiolaitoksen lentotoimintaan. Valtion toimijoilta ei myöskään vaadita lentotoiminta- tai lentotyölupia, joten ne rajautuvat määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle pitkälti jo tämän perusteella. Rajavartiolaitoksen ilmailusta on annettu erillinen määräys GEN M1-12, jonka mukaan Rajavartiolaitokselta vaaditaan lentomiehistöasetuksen mukaiseen koulutukseen viraston myöntämä koulutuslupa. Määräyksen mukaan Rajavartiolaitoksen on ylläpidettävä lentotoimintakäsikirjaa, joka sisältää mm. lento- ja työaika määräykset.

3 Yleistä: Kohtaan 3.2 on tarkennettu, että lentotoiminnan harjoittajalle on ilmoitettava myös koulutusorganisaatiossa kertyneet lento-, työ- ja lepoajat. Lisäksi on täsmennetty, että kyseessä voi olla varsinaisen palvelussuhteen eli työsuhteen lisäksi myös muunlainen sopimussuhde, kuten freelance-toiminta.

4.1 Yleiset rajoitukset: Kohtaan on tarkennettu, että 100 tunnin työaika rajoitus toisiaan seuraavien 14 vuorokauden aikana ei koske 7 kohdassa tarkoitettua päivystystä. Kohdan viimeisenä mainittu 60 tunnin työaika rajoitus toisiaan seuraavien 7 vuorokauden aikana on poistettu. Tämä antaa lentotoiminnan harjoittajalle joustavuutta lentohenkilöstöresurssien käytössä. Vastaavaa rajoitusta ei ole esimerkiksi Ruotsin, Norjan ja Tanskan kansallisissa määräyksissä.

4.2 Lentoaika rajoitukset: Kohdasta on poistettu 48 tunnin jaksolle asetetut lentoaika rajoitukset, koska vastaavia rajoituksia ei ole muissa EU-maissa käytössä ja ne voisivat siten tarpeettomasti heikentää suomalaisten lentotoiminnan harjoittajien

⁴ Komission asetus (EU) 2018/395, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2018, ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 71, 14.3.2018, s. 10–35)

kilpailuasemaa. Lisäksi sallitaan lentoajan pidentäminen 24 tunnin aikana yhden ohjaajan miehistöllä enintään 10 tuntiin lentotoiminnan harjoittajan hakemuksesta riskiarvion perusteella. Tämä kuitenkin edellyttää Liikenne- ja viestintävirastolta etukäteen saatavaa hyväksyntää. Lentoaikavaatimuksista on usein tarvetta poiketa esimerkiksi myrskytuhojen tarkastuslennoilla, joilla on suuri yhteiskunnallinen merkitys.

4.3 Työaikarajoitukset: Kohdasta on poistettu 48 tunnin jaksolle asetetut työaikarajoitukset edellä esitetyistä syistä. Lisäksi sallitaan työajan pidentäminen 24 tunnin aikana yhden ohjaajan miehistöllä enintään 13 tuntiin lentotoiminnan harjoittajan riskiarvion perusteella. Kohdassa 4.2 tarkoitettuun lentoajan pidennykseen vaaditaan viranomaiselle esitettävä hakemus, kun taas työajan pidennys voidaan toteuttaa ilman etukäteishyväksyntää lentotoiminnan harjoittajan riskiarvion perusteella. Tarvetta työaikavaatimuksista poikkeamiselle on ilmennyt esimerkiksi suurtaapahtumien yhteydessä, jolloin lentoaikaa kertyy työaikaan nähden yleensä vain vähän. Tällaista toimintaa on muissa EU-maissa voitu harjoittaa pienemmillä lentohenkilöstöresursseilla, kun työaikarajoitukset ovat tämän mahdollistaneet.

6 Lento- ja työaikarajoitusten noudattaminen poikkeustapauksissa: Kohdassa 6.2 vaatimus lento- ja työaikarajoituksista poikkeamisen perusteleminen lento- ja työaikakirjanpidossa on muutettu viittaukseksi EU:n lentotoiminta-asetukseen 965/2012, joka sisältää vaatimukset lentotoiminnan harjoittajan hallintojärjestelmästä ja siihen kuuluvasta palautteenannosta. Säännös koskee myös tämän määräyksen mukaista lentotoimintaa, silloin kuin se on EU-sääntelyn alaista muutoin kuin lento- ja työaikarajoitusten osalta. Kansallisen sääntelyn alaisessa toiminnassa EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla lento- ja työaikarajoitusten ylitykset on muulla tavoin perusteltava.

7.1 Yleiset rajoitukset: Kohdasta 7.1.1 on poistettu viittaus kansallisen viranomaisen HEMS-toiminnan määritelmään. Nykyisin HEMS-lento määritellään EU:n lentotoiminta-asetuksessa 965/2012. Kohdasta 7.1.3 on poistettu maininta siitä, että päivystyksen aikana suoritettavia viranomaisen tapauskohtaisesti toimeksi antamia lentoja ei katsottaisi tässä tarkoitetuksi muuksi lentotoiminnaksi. Kohta on vanhentunut, koska tällaisia lentoja ei enää käytännössä suoriteta.

7.2 Lento- ja työaikarajoitukset: Kohdan 7.2.5 sanamuotoa on selvennetty siten, että jos tehtävien välinen aika on alle 1 tunti, tämä aika on laskettava työajaksi. Tämä tarkoittaa samaa kuin kumottavan määräyksen teksti "tätä aikaa ei voida laskea päivystysajaksi ilman tehtäviä".

7.4 Lento- ja työaikarajoitusten ylittäminen: Kohdasta on poistettu maininta siitä, että rajoitusten ylitysten perustelut olisi merkittävä lento- ja työaikakirjanpitoon. Ylitysten on kuitenkin käytävä ilmi kirjanpidosta. Jatkokäsittelyn osalta viitataan lentotoiminnan harjoittajan hallintojärjestelmään, josta säädetään EU-asetuksen 965/2012 liitteen III kohdassa ORO.GEN.200(a)(6). Sen mukaan vaatimustenmukaisuuden valvontaan on sisällyttävä järjestelmä, jolla annetaan palautetta havainnoista vastuulliselle johtajalle ja varmistetaan korjaavien toimien tehokas toteuttaminen. Säännös koskee myös tämän määräyksen mukaista lentotoimintaa, silloin kuin se on EU-sääntelyn alaista muutoin kuin lento- ja työaikarajoitusten osalta. Kansallisen sääntelyn alaisessa toiminnassa EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla lento- ja työaikarajoitusten ylitykset on muulla tavoin perusteltava.

Kohtaan on myös lisätty maininnat siitä, että vähimmäislepoaikavaatimuksiin eivät vaikuta päivystysvuoron perustellut ylitykset alle 6 tunnilla tai sairastapauksissa alle 12 tunnilla. Muutos perustuu FinnHEMSin ehdotukseen. Yhtiön mukaan syntyy kohtuuton tilanne, jos 24 tunnin päivystysvuoro ylittyy esimerkiksi vain minuutilla vaikkapa hälytystehtävän johdosta ja vähimmäislepoaika nousee tällöin välittömästi 48 tuntiin. Vastaavasti sairastapauksissa korvaavan miehistön jäsenen saaminen työvuoroon sairastuneen tilalle saattaa olla haastavaa varsinkin pohjoisen tukikohdissa, joissa liikenneyhteyksiä on harvoin.

8 Poikkeukset: Poikkeuskohdasta on poistettu vanhentunut viittaus neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3922/91. Viittauksen tarkoituksena on ollut ilmaista, että poikkeuksen myöntämisen perusteet ovat samat kuin viitatussa EU-säätelyssä. Sen mukaisesti organisaation on tarkasteltava ja hallittava poikkeukseen mahdollisesti liittyvät riskit, eli esitettävä riskiarvio ja tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi. Nämä seikat on nyt kirjoitettu auki suoraan määräykseen.

9 Siirtymäsäännökset: Kohta sisältää siirtymäsäännöksen, joka antaa toiminnanharjoittajille aikaa ohjelmien ja järjestelmien päivittämiseen 30 päivän seurantaajak-sosta kalenterikuukausiin.

Määräyksen aikataulu

Määräysmuutoksen on tarkoitus tulla voimaan syksyllä 2021.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshanke päätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lisäksi määräysmuutoksesta viestitään kohdennetusti kaupallisen helikopterilentotoiminnan harjoittajille, koulutusorganisaatioille ja muille määräyksen kohderyhmille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään tarvittaessa lausuntokierroksen jälkeen*)