

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 lepoaikavaatimuksista säädetään kaupallisen ilmakuljetustoiminnan osalta lähtökohtaisesti EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012¹ liitteessä III (osa ORO, osasto FTL). Saman asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaan helikoptereilla ja purjelentokoneilla suoritettavassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa on kuitenkin noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee. Vastaavasti 8 artiklan 4 kohdan mukaan 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 lentotoiminnan harjoittajan 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 lepovaatimukset 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 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 liitteen VII kohdassa ORA.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-sääntelyssä epäselvää, mitä lento- ja työaikarajoituksia lentokoulutusorganisaatioissa tulisi noudattaa.

EU ei ole siis antanut sääntelyä 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 Euroopan komission sekä Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA) asiantuntijoilta saadun vastauksen mukaan EU:n lentotoiminta-asetuksen osasto ORO.FTL ei ole tarkoitus soveltaa sellaisiin koulutusorganisaatioihin, jotka eivät toimi kaupallista ilmakuljetustoimintaa harjoittavan operaattorin yhteydessä, vaan tällaisiin organisaatioihin voidaan soveltaa kansallista sääntelyä. Tämän johdosta Traficom on tulkinut, että ORO.FTL:n mukaisia lento- ja työaikarajoituksia on tarkoitus soveltaa vain niihin koulutusorganisaatioihin, jotka toimivat ORO.FTL:n rajoituksia noudattavan lento-operaattorin yhteydessä. Tällaisia ovat reittiliikennettä harjoittavat lentoyhtiöt, joiden yhteydessä toimivat lentokoulutusorganisaatiot järjestävät yhtiön lentäjille esimerkiksi tyyppikoulutusta.

Sen sijaan lentotoiminta-asetuksen 8 artiklassa säädetään, että 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. Tämän säännöksen kautta Suomessa yhden ohjaajan miehistöllä harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan, kuten taksilentotoimintaan, sovelletaan ilmailumääräystä OPS M3-15. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista, että tällaisen lento-operaattorin yhteydessä toimiva koulutusorganisaatiokaan soveltaisi ORO.FTL:n mukaisia lento- ja työaikarajoituksia, koska se ei sisällä tällaiseen toimintaan tarkoitettuja vaatimuksia.

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 järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta. Tämä direktiivi on tarkoitettu vähimmäissääntelyksi, 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 vuo-

tuinen 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 säädösperustana 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 lentomiestön 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. 55 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä asetettujen ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän velvollisuuksien rikkominen. Lain 55 §:n mukaan ilma-aluksen on sitä ilmailuun käytettäessä oltava turvallisesti miehitetty, mistä vastaa ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä. Turvallisuteen luonnollisesti vaikuttaa myös miehistön vireystila. Lisäksi rangaistavaa on ilmailulain 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tähystäjälle 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 omalta osaltaan 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.

Lentomiestön 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 järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi ensimmäinen lausuntokierros 6.7. - 27.8.2021. Lausuntokierroksella saatiin suuri määrä kommentteja, jotka osoittivat tarvetta määräyksen soveltamisalan selventämiseen sekä kannan ottamiseen tiettyihin asioihin, jotka olivat määräyksessä aiemmin jääneet avoimiksi. Koska määräysluonnokseen oli kommenttien johdosta tehtävä merkittäviäkin muutoksia, katsottiin tarpeelliseksi järjestää sidosryhmille vielä toinen lausuntokierros 8.3. - 8.4.2022.

Tämänkertainen määräysmuutos perustuu tarpeeseen korjata suomalaisten erityislentotoimintaa (SPO) harjoittavien yritysten asemaa suhteessa muissa EASA-valtioissa toimiviin yrityksiin sekä FinnHEMS Oy:n ehdottamiin muutoksiin määräyksen päivystystoimintaa koskeviin kohtiin 7 ja 8. Määräysmuutoksessa toteutetaan ehdotetuista muutoksista ne, joita pidetään tarpeellisina päivystysmiehistön käytettävyyden ja päivystystyön suunnittelun helpottamiseksi kiireellisessä lääkintähelikopteritoiminnassa (HEMS). Esimerkiksi määritelmiin ei kuitenkaan tässä vaiheessa

tehdä perustavanlaatuisia muutoksia, sillä EU:sta on odotettavissa uutta sääntelyä lento- ja työaika-rajauksista.

Korjaukset 13.6.2022 annettuun ilmailumääräykseen OPS M3-2

Määräys OPS M3-2, Ilma-aluksen ohjaamomiehistön lento- ja työaika-rajaukset – muu lentotoiminta kuin lentokoneilla harjoitettava kaupallinen ilmakuljetus, annettiin 13.6.2022 diaarinumerolla TRAFICOM/95280/03.04.00.00/2021 ja se tuli voimaan 20.6.2022. Voimaantumisen jälkeen määräyksessä havaittiin kuitenkin eräitä epätarkkuuksia, jotka on syytä ottaa uudelleen tarkasteluun. Tästä syystä julkaistiin 20.6.2022 diaarinumerolla TRAFICOM/290690/03.04.00.00/2022 uusi määräys, jossa korjattiin määräyksen soveltamista ja siirtymämääräyksiä koskevaa kohtaa 9 niin, että lento- ja työaika-rajauksia koskevaa kohtaa 4 voidaan alkaa soveltaa heti määräyksen voimaantulosta alkaen, mutta se ei ole pakollista. Kohta 4 sisältää merkittäviä helpotuksia helikopterilla erityislentotoimintaa harjoittaville operaattoreille. Toisaalta koulutusorganisaatiot ovat todenneet, ettei määräyksen välitön soveltaminen olisi mahdollista, koska se edellyttää muutoksia toimintakäsikirjaan ja työvuorot on jo suunniteltu pidemmälle.

Lausuntopalaute

Ensimmäisellä lausuntokierroksella lausunnon antoivat FinnHEMS Oy, Helikopterilentäjien yhdistys (FHPA), Koironan Aerospace & Defence, Suomen Ilmailuopisto Oy, Suomen Lentäjiliitto ry (FPA) sekä yksi yksityishenkilö. Lausuntojen perusteella epäselväksi osoittautui, missä määrin määräystä OPS M3-2 on tarkoitus soveltaa lento- ja työaika-rajauksiin lentokoulutusorganisaatioissa sekä niissä pääasiassa toimistotyötä tekeviin henkilöihin. Traficom totesi, että määräyksen soveltamisalaa on syytä selvittää tältä osin siten, että kohteena on nimenomaan toiminta ohjaamomiehistön jäsenenä ja tavoitteena lentoturvallisuuden varmistaminen. Muilta osin sovelletaan tavanomaista työaikalainsäädäntöä. Määräyksessä käytettyihin määritelmiin sekä lento- ja työaika-rajauksiin ehdotettiin varsin pitkällekin meneviä muutoksia, joita ei kuitenkaan katsottu aiheelliseksi toteuttaa tässä vaiheessa, kun EU-tasolla valittavat ratkaisut eivät vielä ole selvillä.

Toisella lausuntokierroksella lausunnon antoivat kaikki ensimmäisellä kierroksella lausuneet sekä Patria Pilot Training. Lausuntojen perusteella määräyksen soveltamisalaa selvennettiin edelleen siten, että se selvästi koskee yksinomaan toimintaa ohjaamomiehistön jäsenenä ja sääntelee työaikoja lentoturvallisuuden näkökulmasta. Maininta siitä, että matkustusaikaa työskentelypaikalle ei lasketa kuuluvaksi lepoaikaan, poistettiin yleisestä lepoajan määritelmästä ja siirrettiin päivystyslun- teista helikopteritoimintaa koskevaan lukuun 7. Lento-oppilaan koulutusaikojen osalta poistettiin viittaus kansallista lentokoulutusta koskevaan määräykseen TRG M1-7 ja muutettiin vaatimus siten, että koulutusorganisaation on määriteltävä lento-oppilaan koulutusaika-rajaukset toimintakäsikirjassaan tiettyjä reunaehtoja noudattaen. Traficom varmistaa viime kädessä rajoitusten asianmukaisuuden toimintakäsikirjaa hyväksyessään. Päivystystoiminnan yhteydessä muutettiin tehtävän alkamis- ja päättymisajan määrittelyä FinnHEMSin aloitteesta siten, että huomioon otetaan myös tilanteet, joissa hälytys on tullut mutta lennolle ei lopulta kuitenkaan ole lähdetty vaan se on peruuntunut.

Saadut lausunnot sekä Liikenne- ja viestintäviraston vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevista kommenttikoosteista, jotka on laadittu erikseen ensimmäisen ja toisen lausuntokierroksen osalta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutoksen tarkoituksena on helpottaa päivystysmiehistön käytettävyyttä ja päivystystyön suunnittelua HEMS-toiminnassa. Muussa kuin päivystystoiminnassa 48 tunnin jaksolle määriteltyjen työ- ja lepoaikavaatimusten poisto lisää joustavuutta ja parantaa 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 työaika rajoituksen poiston arvioidaan lisäävän joustavuutta miehistön käytössä ja parantavan suomalaisten toimijoiden kilpailuasemaa muiden pohjoismaiden lentoyrityksiin nähden. Työaika 14 vuorokauden jaksolla on kuitenkin edelleen rajoitettu enintään 100 tuntiin muussa kuin päivystystoiminnassa. 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 työvuorosunnittelua. Kun 30 päivän seurantajakso muutetaan kalenterikuukausiksi, miehistön jäsenten on myös itse helpompi seurata lento- ja työaika rajoitusten täyttymistä. Työajan laskentaa koskevat muutokset aiheuttavat tämän määräyksen soveltamisalaan kuuluville lentotoiminnan harjoittajille ja lentokoulutusorganisaatioille tarpeen päivittää työajan seurantarjestelmiään ja toimintakäsikirjaansa. Näiden muutosten toteuttamiseen annetaan lisäaikaa siten, että määräyksen soveltaminen aloitetaan vasta kuuden kuukauden kuluttua sen voimaantulosta.

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

Vuoden 2008 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 täydentävässä kansallisessa määräyksessä (ilmailumääräys OPS M3-15, Euroopan yhteisön säädöksiä täydentävät lento- ja työaika rajoitukset).

Myös kohdassa 1.2 on huomioitu luvanvaraisen toiminnan lisäksi ilmoituksenvarainen lentotyö ja erityislentotoiminta. EU:n lentotoiminta-asetuksen mukaan 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.

Kohdassa 1.3 todetaan, että määräystä OPS M3-2 sovelletaan luvan- tai ilmoituksenvaraiseen lentokoulutukseen. EU:n lentomiehistöasetus sallii tietynlaisen lentokoulutuksen antamisen ilmoituksenvaraisesti ilman koulutuslupaa. Tätä ilmailumääräystä ei sovelleta kerhomuotoiseen harrasteilmailutoimintaan, jonka yhteydessä tapahtuvaa lentokoulutusta puolestaan koskee määräys TRG M1-7.

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)

Määräystä OPS M3-2 kuitenkin sovelletaan yksinomaan silloin, kun koulutusorganisaatio ei toimi sellaisen lentotoiminnan harjoittajan yhteydessä, johon sovelletaan EU:n lentotoiminta-asetuksen osaston ORO.FTL mukaisia lento- ja työaikarajoituksia sekä lepovaatimuksia. Muut koulutusorganisaatiot määrittävät lennonopettajien lento- ja työaikarajoitukset toimintakäsikirjassaan ORO.FTL:n mukaisesti, siten kuin lentomiestöasetuksen kohdassa ORA.ATO.130 d) säädetään. Määräyksen soveltamisala perustuu edellä sivulla 2 kuvattuun EASAn tulkintaan, jonka mukaan osan ORO lentoaikarajoituksia ei ole tarkoitus soveltaa lento-operaattorista erillään toimiviin koulutusorganisaatioihin, vaan niiden vaatimuksista voidaan määrätä kansallisesti. Osa ORO ei myöskään sisällä mitään säännöksiä lento- ja työaikarajoituksista yhden ohjaajan lentotoiminnassa lentokoneilla. Tällaisen toiminnan rajoituksista määrätään lentotoiminta-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan nojalla kansallisesti ilmailumääräyksessä OPS M3-15.

Edellä kuvatun soveltamisalan perusteella tätä määräystä OPS M3-2 noudattavat muulla ilma-aluksella kuin lentokoneilla kaupallista ilmakuljetusta tai lentotyötä harjoittavien lento-operaattorien lisäksi seuraavat koulutusorganisaatiot: 1) kokonaan lento-operaattorista erilliset lentokoulutusorganisaatiot, 2) helikoptereita, purjelentokoneita tai ilmapalloja käyttävät lentokoulutusorganisaatiot, riippumatta siitä toimivatko ne lento-operaattorin yhteydessä vai ei, sekä 3) sellaiset lentokoulutusorganisaatiot, jotka toimivat muun kuin ORO.FTL:n mukaisia lento- ja työaikarajoituksia noudattavan lento-operaattorin yhteydessä. Sen sijaan ORO.FTL:n mukaisia rajoituksia noudattavan lento-operaattorin yhteydessä toimiviin lentokoulutusorganisaatioihin sovelletaan EU-lainsäädännön mukaisia vaatimuksia.

Valtion ilmailun toimijoilta ei vaadita lentotoiminta- tai lentotyölupia, joten niiden operatiivinen lentotoiminta rajautuu määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle pitkälti jo tämän perusteella. Rajavartiolaitoksen ilmailusta on annettu myös erillinen määräys GEN M1-12. Määräyksen GEN M1-12 kohdan 5.1 mukaan Rajavartiolaitoksen lentotoimintaan sovelletaan EU:n lentotoiminta-asetuksen liitteiden DEF, ORO ja NCC vastaavia määräyksiä, jotka koskevat ei-kaupallista lentotoimintaa. Lentotoiminta-asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan lentoaikarajoituksia koskevaa asetuksen liitteen III osastoa FTL kuitenkin sovelletaan vain kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan. Määräyksen GEN M1-12 mukaan Rajavartiolaitoksen on ylläpidettävä lentotoimintakäsikirjaa, joka sisältää mm. lento- ja työaikamääräykset. Määräyksen GEN M1-12 kohdan 4.2 mukaan taas Rajavartiolaitokselta vaaditaan lentomiestöasetuksen mukaiseen koulutukseen viraston myöntämä koulutuslupa. Määräyksen OPS M3-2 kohtaan 1.4 on siksi tarkennettu, että määräyksen mukaisia lento- ja työaikarajoituksia sovelletaan Rajavartiolaitokselle EU:n lentomiestöasetuksen mukaisesti myönnetyn koulutusorganisaation luvan (ATO) mukaiseen koulutukseen, mutta ei sen operatiiviseen lentotoimintaan eikä muuhun valtion ilmailuun. Myös Rajavartiolaitoksen lentotoimintakäsikirjat ovat koulutusorganisaation ja lentotoiminnan osalta erilliset.

Kohdassa 1.5 on aiemmin huomautuskohtana esitetty maininta siitä, että määräys ei korvaa yleistä työaikalainsäädäntöä vaan täydentää sitä. Lisäksi kohdassa korostetaan, että määräys sisältää vaatimukset nimenomaan ohjaamomiehistöille ja ne perustuvat lentoturvallisuusnäkökulmaan. Muuhun työhön, kuten simulaattorikoulutukseen tai sellaiseen toimistotyöhön, joka ei suoraan liity ohjaamomiehistön jäsenen tehtäviin, sovelletaan yksinomaan yleistä työaikalainsäädäntöä myös ilmailualan yrityksissä. Määräyksen tavoitteena on lentoturvallisuuden varmistaminen, eikä Liikenne- ja viestintävirastolla ole toimivaltaa työaikojen säätelyyn muilta osin. Kohdassa 1.6 tarkennetaan, että määräyksellä OPS M3-2 on kuitenkin vaikutusta myös toimistotyötä tekevien työaikaan silloin, kun heidän on tarkoitus saman työaikajakson aikana lentää ilman, että toimistotyön ja lentotyön väliin sijoittuu viikkolepoaika. Tällöin organisaation on huolehdittava siitä, että toimistotyön työaikaseurannan tiedot siirretään myös ilmailun työaikaseurantajärjestelmään, jotta määräyksen mukaisten vaatimusten täyttymistä on mahdollista valvoa. Jos taas toimistotyön ja ohjaamomiehistön jäsenenä toimimisen väliin sijoittuu viikkolepoaika, toimistotyön työajoilla ei ole merkitystä lentoturvallisuuden kannalta eikä tämä määräys silloin vaikuta toimistotyön työaikoihin. Toimistotyön ja lentotyön vä-

liin ei siis ole pakollista sijoittaa viikkolepoaikaa, mutta ilman viikkolepoa lentotyöhön siirryttäessä myös toimistotyössä tehdyt edeltävät työajat on otettava huomioon ohjaamomiehistöön lento- ja työaika-rajotusten täyttymisen laskennassa. Tällä määräyksellä ei ole vaikutusta siihen, mihin aikaan esimerkiksi toimistotyön tai simulaattorikoulutuksen saa aloittaa lentotyön jälkeen.

Määräyksessä asetettujen lento- ja työaika-rajotusten sekä lepoaikavaatimusten lisäksi on syytä huomata, että ohjaamomiehistöön jäsenellä on ilmailulain 170 §:n nojalla oikeus ja velvollisuus kieltäytyä lentotehtävästä silloin, kun hän sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta. Ilmailulain 55 §:n mukaan myös ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä on vastuussa siitä, että ilma-alus on sitä ilmailuun käytettäessä turvallisesti miehitetty.

2 Määritelmät: Ensimmäisellä lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta muutettiin lentokoneen lentoajan määritelmä samaksi kuin EU:n lentotoiminta-asetuksessa. Kohtaan lisättiin myös muiden ilma-alusryhmien lentoajan määritelmät, siten kuin ne on määritelty helikopterien osalta EU:n lentomiehistöasetuksessa 1178/2011, purjelentokoneiden osalta asetuksessa 2018/1976 sekä ilmapallojen osalta asetuksessa 2018/395. Lisäksi lentoavustajan määritelmä poistettiin, koska termiä ei määräyksessä käytetä. Sen sijaan lisättiin 'ohjaamomiehistöön jäsenen' määritelmä, jonka mukaan ohjaamomiehistöön katsotaan tässä määräyksessä kuuluvan lupakirjallisen lentäjän lisäksi tekninen miehistön jäsen, joka avustaa ohjaajaa HEMS-, vinssaus- tai NVIS-toiminnassa. 'Ohjaamomiehistöön jäsenen' ja 'teknisen miehistön jäsenen' määritelmät perustuvat EU:n lentotoiminta-asetukseen. Lepoajan määritelmästä on poistettu maininta, jonka mukaan lepoaikaan ei lasketa kuuluvaksi matkustusajaa työpaikalle ja sieltä pois. Vastaava teksti on siirretty kohtaan 7.3.3, jolloin se koskee yksinomaan päivystysluonteista helikopterilentotoimintaa.

3 Yleistä: Kohtaan 3.1 on lisätty nimenomainen maininta siitä, että lentotoiminnan harjoittajan on varattava toimintaan asianmukaiset resurssit, joilla voidaan varmistaa ohjaamomiehistöön vireystilan säilyminen riittävänä. Vastaava vaatimus on kansallisen lentokoulutustoiminnan osalta määräyksen TRG M1-7 kohdassa 8. Myös ilmailulain 170 §:n mukaan tehtävää ilma-aluksessa ei saa hoitaa henkilö, joka esim. sairauden tai väsymyksen johdosta ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta. Tämä säännös painottaa miehistön jäsenen omaa vastuuta vireystilansa arvioinnista.

Lisäksi ensimmäisellä lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta kohdan 3.1 mukainen lento-, työ- ja lepoaikakirjanpidon säilytysaika on pidennetty 12 kuukaudesta 24 kuukauteen, jotta se on yhdenmukainen EU:n lentotoiminta-asetuksen kanssa (kohta ORO.FTL.245).

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.

Kohtaan 3.3 on toisella lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta tarkennettu, että kellonajat tarkoittavat paikallista aikaa nimenomaan lentotyöajan tai työajan alkamispaikalla. Näin vältetään mahdolliset epäselvyydet esimerkiksi jos lento suuntautuu Suomesta Ruotsiin missä aikavyöhyke on eri.

Kohtaan 3.5 on lisätty vaatimus siitä, että koulutusorganisaation on määritettävä lento-oppilaan koulutusaika-rajotukset toimintakäsikirjassaan ottaen huomioon eri koulutusvaiheet (esim. peruslentokoulutus tai tyyppikoulutus) ja koulutusmuodot (esim. yksinlento, koululento, matkalento). Traficom puolestaan hyväksyy toimintakäsikirjan, kuten EU-lainsäädännössä vaaditaan, ja toteaa siinä yhteydessä rajoitusten asianmukaisuuden.

Oppilaan lentokoulutusajoille on kuitenkin määräyksessä asetettu enimmäisrajat. Ne ovat peruslentokoulutuksessa kaksi tuntia ilma-aikaa 24 tunnin jaksolla siinä

vaiheessa, joka edeltää ensimmäiseen yksinlentoon tähtäävää koulutustarkastuslentoa, ja kolme tuntia sen jälkeen. Peruslentokoulutus tarkoittaa LAPL- tai PPL-lupakirjaan johtavaa koulutusvaihetta, tai sitä vastaavaa koulutusvaihetta yhdistetyillä lentokoulutuskurssilla. Edellä mainittujen rajoitusten ulkopuolelle on kuitenkin suljettu matkalentotehtävä, joka lennetään päivän ainoana harjoituksena. Matkalentotehtävällä tarkoitetaan koulutusohjelman mukaista matkalentoa, johon voi kuulua useampi yksittäinen lento-osuus. Muussa kuin peruslentokoulutusvaiheessa lento-oppilaan koulutusaika ei saa ylittää ohjaamomiehistöille määräyksen mukaan sallittuja lento- ja työaikoja. Oppilaan osalta "työaikaan" luetaan myös teoriakoulutus. Lento-oppilaalle on järjestettävä myös riittävät tauot vastaavasti kuin ohjaamomiehistön jäsenille.

Aiempi viittaus kansallisiin TRG-määräyksiin on poistettu. Nykyisin ainoa voimassa oleva kansallista lentokoulutusta koskeva määräys on TRG M1-7. Sen vaatimukset lento-oppilaan koulutusaikasta eivät kuitenkaan kaikilta osin sovellu toimintaan, jossa koulutetaan ammattilentäjiä. Esimerkiksi kahden tunnin ilma-aika vuorokaudessa ei sovellu pitkille matkalennoille eikä toimintaan, jossa lentäminen on sallittua myös yöllä.

Huomautuskohdassa ollut viittaus ilmailulain 167 §:ään (nykyisin 170 §) on poistettu, mutta lain säännös on luonnollisesti siitä huolimatta voimassa.

4.1 Yleiset rajoitukset: Kohtaan on tarkennettu, että 100 tunnin työaikarajoitus toisiaan seuraavien 14 vuorokauden aikana ei koske 7 kohdassa tarkoitettua päivystystä. Kohdan viimeisenä mainittu 60 tunnin työaikarajoitus 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 Lentoaikarajoitukset: Kohdasta on poistettu 48 tunnin jaksolle asetetut lentoaikarajoitukset, koska vastaavia rajoituksia ei ole muissa EU-maissa käytössä ja ne voisivat siten tarpeettomasti heikentää suomalaisten lentotoiminnan harjoittajien kilpailuasemaa. Lisäksi sallitaan lentoajan pidentäminen juoksevan 24 tunnin jakson 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 juoksevan 24 tunnin jakson aikana yhden ohjaajan miehistöllä enintään 13 tuntiin lentotoiminnan harjoittajan riskiarvion perusteella. Kohdassa 4.2 tarkoitettuun lentoajan pidentymykseen vaaditaan viranomaiselle esitettävä hakemus, kun taas työajan pidentymys 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 pienemmällä lentohenkilöstöresursseilla, kun työaikarajoitukset ovat tämän mahdollistaneet.

5.2 Viikkolepoaika: Kohdassa 5.2.2 on ensimmäisellä lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta muutettu aikajakson määrittely välille 23-06, samoin kuin työaikalain yötyötä koskevissa vaatimuksissa. Lisäksi on harvennettu viikkolevon vaatimusta niin, että viikkolepoaika vaaditaan vasta neljän yön jälkeen.

6 Lento- ja työaikarajoitusten noudattaminen poikkeustapauksissa: Kohdassa 6.2 vaatimus lento- ja työaikarajoituksista poikkeamisen perustelemisesta lento- ja työaikakirjanpidossa on muutettu viittaukseksi EU:n lentotoiminta-asetukseen, 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 työaika rajoitusten 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 lento-toiminta-asetuksessa. Kohdasta 7.1.2 on poistettu virkkeet, joissa sallittiin enintään 24 tunnin ylitys enimmäistyöaikaan kalenterikuukauden aikana. Poisto selkeyttää määräyksen mukaista työajan laskentamallia, ja se kompensoidaan kohdan 7.4 mukaan sallituilla lento- ja työaika rajoitusten ylityksillä.

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. Lisäksi kohtaa 7.1.3 on selkeytetty niin, että käytetään määräyksessä määriteltyä työajan käsitettä, joka sisältää varsinaisen lentotoiminnan lisäksi myös muun lentotoiminnan harjoittajan palveluksessa tehdyn työn. Muun työn kuin päivystyksen osalta noudatetaan tässä tapauksessa määräyskohtien 4 - 6 vaatimuksia.

7.2 Lento- ja työaika rajoitukset: Kohtaan 7.2.1 on tarkennettu, että silloin kun 24 tunnin päivystysjaksoja on useampia peräkkäin, sallittu lentoaika sekä vaadittu päivystysaika lasketaan toisiaan seuraavien 24 tunnin jaksolla eikä vuorokausittain. Aiemman laskentatavan mukaan laskenta nollautui vuorokauden vaihtuessa, mikä mahdollisti ylipitkät päivystysjaksot.

Kohdassa 7.2.2 taulukon jälkeen olevaa esimerkkiä on vastaavasti selvennetty.

Kohdan 7.2.5 sanamuotoa on selvennetty siten, että se on linjassa kohdassa 2 esitetyn 'työajan' määritelmän kanssa. Lisäksi toisella lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta on otettu huomioon myös tilanne, jossa on tullut hälytys mutta lennolle ei lopulta lähdetä, vaan se peruuntuu. Hälytyksen tultua miehistö alkaa kuitenkin valmistelemaan lentoa, tutkimaan reitin säät ja suorittamaan muita lennonvalmisteluun liittyviä toimenpiteitä. Tällöin miehistö on ollut valveilla ja aktiivisessa työtehtävässä vuorokaudenajasta riippumatta kuitenkin lähtemättä lennolle, eikä miehistön jäsen aktivoitumisen jälkeen välttämättä pysty heti nukahtamaan. Sen varmistamiseksi, että miehistö saa riittävän levon ja taulukossa tarkoitettu lepoaika myös käytännössä toteutuu, tehtävä on määritelty päättyväksi 30 minuutin kuluttua myös hälytyksen saantihetkestä eikä vain lennon päättymisestä.

7.3 Lepoaika: Kohtaan 7.3.3 on siirretty aiemmin yleisessä lepoajan määritelmässä ollut maininta siitä, että lepoaikaan ei lasketa kuuluvaksi työnantajan osoittamaa matkustusta työskentelypaikalle ja sieltä pois. Tämä on tarpeen päivystysluonteisessa helikopteritoiminnassa, jossa ohjaamomiehistön jäsenten matka tukikohtaan on usein pitkä. Matkustusaika ei tosiasiallisesti mahdollista tehokasta lepoa. Matkustajan laskenta perustuu lähtökohtaisesti ohjaamomiehistön jäsenen omaan ilmoitukseen, ja se lasketaan ilmoitetulta kotipaikalta työskentelypaikalle ja sieltä pois nopeinta kohtuudella käytettävissä olevaa kulkuvälinettä käyttäen. Lentotoiminnan harjoittajan on toimintakäsikirjassaan kuvattava tarkemmat menettelyt matkustuksen laskentaan.

7.4 Lento- ja työaika rajoitusten ylittäminen: Kohdasta on poistettu maininta siitä, että rajoitusten ylitysten perustelut olisi merkittävä lento- ja työaika kirjaukseen. Ylitysten on kuitenkin muutoin käytävä ilmi kirjauksesta. Jatkokäsittelyn osalta viitataan lentotoiminnan harjoittajan hallintojärjestelmään, josta säädetään EU:n lento-toiminta-asetuksen 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 alaisesta muutoin kuin lento- ja työaika rajoitusten osalta. Kansallisen sääntelyn alaisessa toiminnassa EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla lento- ja työaika rajoitusten 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 Siirtymämääräykset ja soveltaminen: Kohdassa annetaan puolen vuoden siirtymäaika määräyksen soveltamiselle, jotta yrityksillä on aikaa valmistautua sen aiheuttamiin muutoksiin ja esimerkiksi päivittää toimintakäsikirjansa. Tämän ajan toimitaan vanhan määräyksen mukaisten lento- ja työaikarajoitusten sekä lepovaatimusten mukaan. Lento- ja työaikarajoituksia koskevaa kohtaa 4 voidaan kuitenkin soveltaa heti määräyksen voimaantulosta alkaen, jos lentotoiminnan harjoittaja tai koulutusorganisaatio katsoo sen mahdolliseksi ja itselleen hyödylliseksi. Tämä kohta sisältää lento- ja työaikarajoituksiin helpotuksia, jotka ovat tärkeitä suomalaisten erityislentotoimintaa (SPO) harjoittavien lentoyritysten kilpailukyvyn kannalta.

Määräyksen aikataulu

Määräys annetaan kesäkuussa 2022 ja se tulee voimaan viikon kuluttua antopäivästä. Määräyksen kohtaa 4 voidaan lentotoiminnan harjoittajan niin halutessa soveltaa heti voimaantulosta, ja muita kohtia sovelletaan noin kuuden kuukauden kuluessa.

Määräyksestä viestiminen

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

LIITTEET:

Kommenttikooste 1. lausuntokierrokselta

Kommenttikooste 2. lausuntokierrokselta