

**Vapautus työvuoroluettelon laatimisesta. Tilauslentotoiminta.
Dnro 5/2015, annettu 19.10.2015**

Oikaisuvaatimus hyväksyttiin.

Oikaisuvaatimuksen tekijä: X Oy

Vireille: 2.2.2015

Oikaisuvaatimuksen kohde:

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen päätös dnro ESAVI/2346/04.07.02/2014, joka on annettu 2.1.2015.

Tilauslentotoimintaa harjoittava X Oy (kotipaikka R) on hakenut Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueelta 31.12.2020 saakka täydellistä vapautusta velvollisuudesta laatia työaikalain (605/1996) 35 §:ssä tarkoitettu työvuoroluettelo liikennelentäjille ja matkustamohenkilöstölle. Hakemus on perustunut työaikalain 36 §:n 1 momenttiin (1518/2009), jonka mukaan aluehallintovirasto voi myöntää vapautuksen työvuoroluettelon laatimisvelvollisuudesta, jos luettelon laatiminen on työn epäsäännöllisen luonteen vuoksi erittäin vaikeaa.

X Oy on hakemuksessaan todennut, että lennot tilataan tyypillisesti hyvin lyhyellä varoitusaajalla, eli 24–48 tuntia ennen lähtöä. Ambulanssi- ja evakuoitilento- toiminnassa lähtö on usein jo muutaman tunnin kuluttua tilauksesta. X Oy:n mukaan toiminta on täysin ennakoimatonta, koska lähtöaika ja lennon kesto selviävät vasta tilaushetkellä eikä yhtiöllä ole mahdollisuutta vaikuttaa niihin. Työvuorot ovat riippuvaisia tilauksista ja siitä, milloin niitä tulee. Työvuoroluettelon laatiminen olisi näin ollen työn epäsäännöllisen luonteen vuoksi erittäin vaikeaa.

X Oy on ilmoittanut, että se voi merkitä erilliselle listalle etukäteen vapaapäivät, joita lentäjillä on lakisääteisten viikko- ja vuorokausilepojen lisäksi vähintään yhdeksän kuukaudessa. Matkustamohenkilöstöllä on ensin kaksi viikkoa töitä ja seuraavat kaksi viikkoa vapaata. Myös matkustamohenkilöstön vapaajaksot voidaan yhtiön mukaan merkitä etukäteen erilliselle listalle.

Hakemusta laatiessaan X Oy on kuullut työsuojeluvaltuutettu A:ta, joka on puoltanut vapautuksen myöntämistä.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on myöntänyt X Oy:n hakeman vapautuksen osittaisena ajaksi 2.1.2015–31.12.2020. Yhtiön on merkittävä työvuoroluetteloön säännöllisen työvuoron alkamisaika ja työaikalain 31 §:ssä tarkoitettu yhdenjaksoinen viikoittainen vapaa-aika. Työvuoron päättymisajan osalta yhtiö on vapautettu laatimisvelvollisuudesta.

Jotta vapautus työvuoroluettelon laatimisesta voitaisiin työaikalain 36 §:n 1 momentin nojalla myöntää, työn on oltava epäsäännöllistä ja työvuoroluettelon laatimisen tästä työn epäsäännöllisyydestä johtuen erittäin vaikeaa. Aluehallintoviraston mukaan vapautuksen myöntäminen jaksotyössä, jota tehdään kaikkina viikonpäivinä ja kaikkina vuorokaudenaikoina, voi johtaa siihen, että työntekijä joutuu olemaan lähes koko ajan valmiudessa ryhtyä työhön. Työvuoroluettelon tarkoitus on kuitenkin antaa työntekijälle täsmällistä tietoa työvuoroista ja vastaavasti vapaa-ajasta. Työntekijän ajankäytön suunnittelu sekä työn ja vapaa-ajan erottaminen toisistaan vaikeutuvat kohtuuttomasti, jos työvuoroluetteloön merkitään vain viikkolepo. Täydellisen vapautuksen myöntäminen luettelon

laatimisesta johtaa siihen, että työntekijä ei työvuoronsa päättyessä tiedä, milloin seuraava työvuoro alkaa.

X Oy ei ole hakemuksessaan tuonut esille, millaisia vaikeuksia yhtiöllä on ollut sopia työntekijöiden kanssa työvuorojen muuttamisesta, kuinka usein muutoksia on jouduttu luetteloon tekemään tai kuinka paljon yhtiö on joutunut luettelon laatimisesta johtuen teettämään ylityötä. Aluehallintovirasto on katsonut, että täydellisen vapautuksen myöntäminen työvuoroluettelon laatimisesta loukkaisi työntekijöiden oikeutta saada työvuorot tietoon hyvissä ajoin sekä rajoittaisi kohtuuttomasti työntekijöiden vapaa-ajan suunnittelua. X Oy ei ole aluehallintoviraston mielestä esittänyt riittäviä perusteluja sille, että työvuoroluetteloon ei voitaisi merkitä edes säännöllisen työvuoron alkamisen ajankohtaa. Työntekijän suojeluperiaatteen vuoksi aluehallintovirasto on katsonut tässä tapauksessa kohtuulliseksi myöntää vapautuksen vain osittaisena.

Oikaisuvaatimus:

X Oy on vaatinut, että työneuvosto

1) vapauttaa yhtiön velvollisuudesta merkitä liikennelentäjien ja matkustamohenkilöstön työvuoroluetteloon säännöllisen työajan alkamisajat ja työaikalain 31 §:n mukaisten viikoittaisten vapaa-aikojen tarkat ajankohdat sekä

2) vahvistaa yhtiölle täydellisen vapautuksen työvuoroluettelon laatimisvelvollisuudesta niin, että työvuoroluettelossa ilmoitetaan kuitenkin ennakolta vapaapäivät, joita liikennelentäjillä on vähintään yhdeksän kalenterikuukaudessa ja matkustamohenkilöstöllä kaksi viikkoa kutakin viikon pituista jaksoa kohti.

Oikaisuvaatimuksen perusteet:

X Oy on osa suomalaista Y-konsernia ja yksi Pohjois-Euroopan kokeneimpia liikelento-operaattoreita. Yhtiön toiminta on alkanut 1980-luvulla. Tuolloin se oli ensimmäinen niistä harvoista liikelento-operaattoreista, jotka pystyivät toimimaan entisen Neuvostoliiton alueella ja IVY-maissa. Yhtiöllä on nykyisin seitsemän lentokoneen laivasto ja toimipaikka S:n lentoasemalla. Yrityksille ja valtioille suoritettavien liikelentojen lisäksi sen tarjoamiin palveluihin kuuluvat lentokoneiden operointi- ja huoltopalvelut sekä ambulanssi- ja elinsiirtolennot ympäri maailman. Yhtiön liikevaihto on noin 25 miljoonaa euroa, ja se työllistää 65 ilmailualan ammattilaista.

Lentoyhtiönä X Oy on liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tarkassa valvonnassa. Työn epäsäännöllisyydestä ja ilmailualan turvallisuussäännöksistä johtuen se ei ole laatinut täydellistä työaikalaissa tarkoitettua työvuoroluetteloa. Työsuojeluviranomainen ei ole aiempina toimintavuosina puuttanut tähän, vaikka yhtiön työvuorojärjestelyt ovat olleet sen tiedossa. Poikkeuslupaa on päädytty hakemaan 4.11.2014 suoritettun työsuojelutarkastuksen jälkeen.

X Oy:n liikenneohjelmaan ei kuulu lainkaan reittilentoja eikä muutakaan säännöllistä lentoliikennettä. Yhtiön liiketoiminta perustuu täysin siihen, että sen lentopalvelut ovat asiakkaiden käytettävissä erittäin lyhyellä varoitusajalla ja että lennot voivat suuntautua kaikkialle maailmaan. Tällaisen lentotoiminnan luonteeseen kuuluu myös se, että alkuperäiset suunnitelmat muuttuvat useita kertoja niin lentokohteiden kuin aikataulujen suhteen joko tilaajasta tai muusta ulkopuolisesta syystä johtuen.

X Oy:n tilaukset koostuvat seuraavista lentotyypeistä:

1) *Evakuointi- ja ambulanssilennot*, joilla kuljetetaan vakavasti sairaita ja tehohoitoa vaativia potilaita noin kahdesta neljään tunnin varoajalla ulkomailta sairaalahoitoon joko Suomeen tai muualle Eurooppaan. X Oy on Suomessa ainoa lento-operaattori, jolla on käytettävissään kaksi pitkille matkoille soveltuvaa ambulanssilentokonetta. Koneissa on varusteina muun muassa tehohoitolaitteisto, keskoskaappi ja infektiokammio, ja niissä seuraa aina mukana myös lääkintäryhmä. Tämän tyyppin lentoja operoidaan vuodessa noin 60. Lennon tarkka lähtöaika voi olla vielä tilaushetkelläkin epävarma ja riippua esimerkiksi potilaan tilasta, hoidon vaiheesta tai lentolupien saatavuudesta.

2) *Elinsiirtolennot*, joilla kuljetetaan ihmisen elimiä kiireellistä luovutusta varten sovittuihin kohteisiin. Lähtöaika on kahdesta neljään tuntia tilauksesta, ja aikataulu on aina kriittinen. Näitä lentoja on vuodessa noin kymmenen, ja yhdessä evakuointi- ja ambulanssilentojen kanssa ne muodostavat noin 15 prosentin osuuden yhtiön charter-lentotoiminnasta.

3) *Muut charter-lennot*, joita X Oy lentää tilauslentoina suurille yrityksille sekä valtioille ja muille julkistahoille. Suuryritysten lisäksi merkittäviä tilaajia Suomessa ovat muun muassa valtioneuvosto, puolustusvoimat, poliisi ja tasavallan presidentin kanslia. Lento voidaan tilata muutama päivä tai viikko etukäteen, mutta tällöinkin tarkka aikataulu vahvistuu tyyppillisesti vasta lentopäivänä, riippuen esimerkiksi asiakkaiden kokouksista ennen lentoja tai niiden jälkeen. Yhteensä charter-lentojen (1–3) osuus on noin 70 prosenttia yhtiön liikevaihdosta.

4) *Operoitavat lentokoneet*. X Oy tarjoaa palvelua myös tahoille, jotka omistavat lentokoneen ja käyttävät sitä yrityksensä liikematkustamiseen. Palvelu on rinnastettavissa siihen, että yritys hankkii vakituisesti käyttöönsä auton kuljettajineen. Kun asiakkaalla on tarve matkustaa, X Oy varmistaa, että kone on kunnossa ja lentovalmiina miehistöineen. Myös näiden lentojen lopullinen ajankohta vahvistuu tyyppillisesti vasta hyvin lähellä lähtöpäivää.

Kokonaisuutena tarkastellen voidaan sanoa, että kaikista X Oy:n lennoista noin 25 prosenttia tilataan lennon lähtöpäivänä, 25 prosenttia yhdestä neljään päivää ennen lähtöä, 25 prosenttia viidestä kymmeneen päivää ennen lähtöä ja loput 25 prosenttia yli kolme viikkoa ennen lähtöä. Vaikka lento tilattaisiin aiemmin, noin 80 prosentissa tapauksista sen lopullinen lähtöaika tarkentuu vasta lentopäivänä tai sitä edeltävänä päivänä.

Paitsi lähtöaikaan, muutoksia tulee myös paluuaikaan, ja usein jopa lennon kohde muuttuu alun perin tilatusta. Lentoajan piteneminen suunnitellusta vaikuttaa Trafín seuraamaan lentotyöaikaan ja lepoaikavaatimusten kautta myös seuraaviin lentoihin. Jos matkustajamäärä muuttuu, joudutaan lentokonetyyppi usein vaihtamaan toiseksi. Mikäli yksi asiakas muuttaa lähtöaikaansa, ja päällekkäin osuu toisen asiakkaan lento, lentokonetta joudutaan niin ikään vaihtamaan. Sama miehistö voi pääsääntöisesti lentää vain sitä konetyyppiä, johon he ovat saaneet ns. tyyppikoulutuksen. Lisäksi lennot koostuvat usein lentosarjasta, johon kuuluu useita kohteita. Tällöin yksikin muutos saa helposti kumulatiivisen vaikutuksen. Koska osa lennoista suuntautuu hyvin erikoisiin kohteisiin, saattaa erityisen lentoluvan saaminen vaikuttaa ja määrittää lennon lähtöaikaa. Charter-lentojen kohteet ovat usein myös sellaisia, ettei niihin ole mahdollista päästä reittilentokoneella. Kun kenttä on hankalien kulkuyhteyksien päässä, matkustajat helposti myöhästyvät sovitusta saapumisajankohdasta, ja lennon lähtö lykkääntyy.

Oikaisuvaatimukseen on liitetty esimerkki siitä, miten lennot saattavat käytännössä muuttua tilauksen jälkeen. 4.12. tilattuun, 5.12. alkaneeseen ja 18.12. päättyneeseen lentosarjaan oli tullut tilaus-

hetken jälkeen yhteensä 18 aikatauluja ja lentokohteita koskenutta muutosta. Sarjaan kuuluneilla 10 lennolla oli toiminut kaksi eri miehistöä, jotka olivat vaihtaneet vuoroa sarjan puolivälissä.

Säännöllisessä matkustajareittiliikenteessäkin tapahtuu muutoksia muun muassa sääolosuhteiden, jäänpoiston, ilmatilarajoitusten ja miehistön sairaustapausten vuoksi. Vaikka nämä koskevat myös X Oy:n harjoittamaa liikelentotoimintaa, on säännöllisen reittiliikenteen ja yksittäisiin tilauksiin perustuvien liikelentojen operoimisen välillä muilta osin merkittäviä liiketoiminnallisia eroja. Liikelentotoiminnan ydin on palvella tietyn asiakasryhmän tarpeita päästä erityisiin lentokohteisiin täysin oman aikataulun mukaisesti ja monesti vielä poikkeuksellisiin kellonaikoihin. Tällaiseen palveluun on mahdotonta varautua suunnittelulla.

Liikennelentäjien ja matkustamohenkilöstön tehtävänä on toimia lentojen miehistönä, joten heidän työaikansa ovat sidottuja lentojen alkamisiin ja päättymisiin. Miehistön työaika alkaa tuntia ennen lennon lähtöaikaa ja päättyy 30 minuuttia laskeutumisen jälkeen.

Yllä mainituista syistä X Oy on katsonut, että sen liikennelentäjien ja matkustamohenkilöstön työ on työaikalain 36 §:ssä tarkoitettulla tavalla luonteeltaan epäsäännöllistä. Niin ikään yhtiö on todennut, että työvuoroluettelon julkaiseminen työaikalain 35 §:ssä edellytetyin tavoin, eli vähintään viikkoa ennen työjakson alkamista, olisi työn epäsäännöllisyys huomioon ottaen mahdotonta tai ainakin epätarkoituksenmukaista seuraavista syistä:

- 1) Työt eivät pääsääntöisesti ole tiedossa viikkoa ennen työjakson alkamista, eikä niiden ajankohtaa tai kohdentumista eri konetyyppeihin voida mitenkään arvioida ennalta.
- 2) Jos työvuoron alkamisaika keinotekoisesti lukittaisiin ennalta, olisi miehistön myös kaiken varalta asetettava leporytminsä ja ruokailunsa sen mukaisesti. Tämä johtaisi lentoturvallisuuden vaarantumiseen.
- 3) Työvuoron alkamisajan keinotekoinen lukitseminen johtaisi jatkuvaan työvuorojen muutostarpeeseen paitsi työpäivien, myös työn alkamisaikojen suhteen.
- 4) Työntekijä olisi jatkuvien suostumustiedusteluiden kohteena ympäri vuorokauden. Työnantaja ei voisi ilman tällaisia tiedusteluja tehdä edes tarjouksia, saati myydä lentoja tilaajille, koska hänellä ei olisi varmuutta, saadaanko lento operoitua. Jos työnantaja unohtaisi siirtää tai peruuttaa työvuoroluettelossa keinotekoisesti ilmoitetun työvuoron, alkaisi myös työaika, joka sitten ei välttämättä enää riittäisikään – lentäjien työ- ja lepoaikanormeista johtuen – varsinaisten lentojen suorittamiseen. Vaihtoehtoisesti miehistö olisi sijoitettava hotelliin, mikä tosiasiasa johtaisi jatkuvan työvalmiuden lisääntymiseen.
- 5) Koska muutoksia tulee paljon, liikennettä ei saada toteutettua myöskään vapaiden kiertojärjestelyllä. Liikennelentäjät eivät voi lentää mitä tahansa koneita ristiin. Yksi lentäjä voi lentää vain yhtä tai poikkeustilanteessa kahta konetyyppeä. Konetyyppejä X Oy:llä on viisi, ja jokaiseen niistä on nimetty omat lentäjät.
- 6) X Oy:n nykyinen työvuorojärjestelmä perustuu joustavuuteen. Se ei kuormita työntekijöitä tarpeettomasti vapaa-aikana, ja lennoista on myös mahdollisuus kieltäytyä. Jos työvuorot luotaisiin keinotekoisesti ilman tietoa oikeiden töiden sisällöstä ja ajankohdasta, työntekijöiltä olisi hankala saada suostumuksia jatkuvasti odotettavissa oleviin muutoksiin. Vaarana olisivat myös suuret ylitökytymät.

7) Liikennelentäjiltä vaadittavia kelpuutuksia on vaikea pitää voimassa jo nykyisellään vähäisten lentomäärien takia. Miehistövahvuuden voimakas lisääminen heikentäisi sekä lentäjien urakehitystä ja koulutuksen sujuvuutta että lentoturvallisuutta. Koulutusten määrää jouduttaisiin kasvattamaan merkittävästi nykyisestä (kolmesta neljään viikkoa vuodessa).

8) Kokonaisuutena katsoen työvuoroluettelon laatiminen johtaisi X Oy:n liiketoimintaidean häviämiseen ja yleisemminkin siihen, ettei suomalaisessa yhteiskunnassa voitaisi enää tuottaa tällaista suuria pääomia ja erittäin korkeaa ammattitaitoa vaativaa liiketoimintaa. Yhtiöllä ei ole taloudellisia mahdollisuuksia lisätä lentomiestöjen määrää, eikä tällaiselle lisäykselle edes olisi lentävän henkilöstön vähäisten työmäärien vuoksi mitään perusteita.

Edelleen X Oy on kiistänyt aluehallintoviraston päätöksessä esitetyn käsityksen, jonka mukaan yhtiön hakeman täydellisen vapautuksen myöntäminen voisi jaksotyössä johtaa siihen, että työntekijä joutuu olemaan lähes koko ajan valmiudessa ryhtyä työhön.

Liikennelentäjiä on varattu keskimäärin neljä (kaksi miehistöä, joissa kummassakin on kapteeni ja perämies) yhtä lentokonetta kohti. Järjestely on tehty siinä tarkoituksessa, että heille voidaan tarjota riittävä lepo ja jaksotus työssä. Miehistöille julkaistavan ennakkosuunnitelman mukaisesti liikennelentäjällä on toisiaan seuraavat seitsemän päivää työvelvoitetta ja sen jälkeen kolme päivää vapaata. Ennakkosuunnitelmaan merkitään kaikki tiedossa olevat lentopäivät ja koulutuspäivät. Muut työvelvoiteajan päivät ovat ns. tavoitettavuusvelvoitteen alaista aikaa. Silloin liikennelentäjien on oltava työnantajan tavoitettavissa, jotta heille voidaan tarjota lentotehtäviä suostumusta vastaan. Useasta lennosta koostuvaan lentosarjaan lentäjä antaa suostumuksensa lähtöpaikalla T:ssä. Matkustamohenkilöstölle ennakkosuunnitelmaan merkitään kaksi viikkoa työtä ja seuraavat kaksi viikkoa vapaata. Ennakkosuunnitelma julkaistaan aina vähintään kolme viikkoa ennen siinä tarkoitettua työpäivien alkamista.

Kun lentokone on työvelvoitteen aikana toisen miehistön operoitavana, toinen miehistö on vapaana työtehtävistään. Järjestelyä vaihdetaan tilanteen mukaan, jolloin kenellekään ei aiheudu jatkuvaa sidonnaisuutta tai valmiutta työn tekemiseen. Järjestely on työntekijöiden toiveiden mukainen, ja työnantaja välttää muutoksista ilmoittamista ennen kuin lopulliset ajat ovat selvillä. Lentäjät tietävät edellisenä päivänä, että ”huomenna iltapäivällä” pitäisi lähteä, mutta kellonajan he saavat tietoonsa vasta aamulla, kun se on tarkentunut asiakkaan kanssa käytyjen keskustelujen perusteella. Ennakkosuunnitelmaan merkittyjen vapaapäivien aikana liikennelentäjä on täysin vapaa kaikista työhön liittyvistä velvoitteista, ja hän voi esimerkiksi sulkea puhelimensa.

Viikoittaisista vapaa-ajoista huolehditaan myös työvelvoitteen aikana. Lentävän henkilöstön tosiasiainen työhönsidonnaisuus on työvelvoitteen alaista aikaa huomattavasti lyhyempi, ja myös lentotunteja eli varsinaista työtä tehdään vuositasolla vähän. X Oy:n liikennelentäjien ja matkustamohenkilöstön lentotyöaika on vuodessa keskimäärin 579,5 tuntia. Tähän sisältyvät tunnin valmistelu-aika ennen lentoa ja puolen tunnin raportointiaika laskeutumisen jälkeen. Suurin sallittu lentotyöajan määrä on 900 tuntia vuodessa, ja esimerkiksi Finnairin liikennelentäjät lentävät hyvin lähelle maksimia joka vuosi. Todellisia lentopäiviä X Oy:n miehistöille kertyy vuodessa keskimäärin 72. Kun lentopäiviin lisätään ne päivät, jolloin miehistöt ovat yöpymässä ulkoasemilla tai siirtyvät työtehtäviinsä reittilentokoneen matkustajina, työpäiviä kertyy vuodessa keskimäärin 108.

X Oy:n on toiminnassaan noudatettava myös ilmailualan normistoja. Näistä on oikaisuvaatimuksessa erikseen viitattu EU:n komission asetukseen 859/2008 ja sitä täydentävään Trafin ilmailumääräykseen OPS M3-15 (voimaan 1.3.2015). Viimeksi mainitun luvussa 9 on muun muassa määritelty ns. tavoitettavuusvelvoite liikelentotoiminnassa:

”Liikentotoiminnassa voidaan päivystyksen sijaan käyttää tavoitettavuusvelvoitetta kotona (home base) tai muussa tarkoituksenmukaisessa majoituksessa. Tavoitettavuusvelvoitetta ei lasketa työajaksi, vapaa-ajaksi eikä päivystysajaksi. Tavoitettavuusvelvoitteen aikaisesta vuorokaudesta lasketaan kokonaistyöjaksoihin neljä tuntia. Tätä lisäystä ei kuitenkaan tehdä sellaiseen vuorokauteen, jolloin ollaan työjaksolla.”

Luvussa 9 suojataan työaikojen suhteen monin tavoin juuri liikentotoiminnassa työskentelevää lentävää henkilöstöä. Liikentotoiminnaksi katsotaan ei-säännöllinen tarveperustainen kaupallinen ilmakuljetus (non-scheduled on-demand commercial air transport operations), jota lentotoiminnan harjoittaja suorittaa lentokoneella, jonka suurin sallittu operatiivinen matkustajapaikkaluku on 19. X Oy:n lentotoiminta kuuluu tähän kategoriaan. Vastaava ilmailumääräys on muutaman vuoden kuluessa tulossa myös EU-asetuksen tasolle, minkä jälkeen sitä sovelletaan yhtäläisesti koko EU:n alueella.

Muutoin liikentotoiminnan miehistöihin sovelletaan samoja komission asetuksen 859/2008 tasoisia työaika rajoituksia kuin säännöllistä reittiliikennettä suorittavaan henkilöstöön. Näissä tiukoissa rajoituksissa on otettu huomioon ilmailualan erityispiirteet ja turvallisuusvaatimukset niin, että lento-operaatio on turvallista, ja ne tukevat osaltaan myös työaikalain vaatimusta siitä, ettei työntekijä joudu olemaan lähes jatkuvassa valmiudessa ryhtyä työhön. Asetuksessa muun muassa rajoitetaan työvuoron pituutta, pidennetään työaikalain mukaisia lepovaatimuksia ja edellytetään työaikojen tarkkaa kirjaamista.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi valvoo lentoyhtiöiden toimintaa ja edellyttää niiltä muun muassa sisäistä laatujärjestelmää. Laatujärjestelmään tulee sisältyä toimintakäsikirja, jossa kuvataan, miten operaattorin lentotoiminnassa tapahtuvista poikkeamista raportoidaan Trafille. Raportoitavia poikkeamia ovat myös lentomiehistöjen työajoissa tapahtuneet yllättävät muutokset. X Oy:n mukaan Trafi ei todennäköisesti hyväksyisi sitä, että yhtiö alkaisi keinotekoisesti merkitä lentävän henkilöstön työn alkamisaikoja työvuoroluetteloon. Koska yhtiö on toiminnassaan pakotettu noudattamaan ensi sijassa Trafian määräyksiä, se katsoo nyt olevansa hankalassa tilanteessa kahden valvovan viranomaisen välissä.

Suullinen kuuleminen:

Työneuvosto on pyytänyt X Oy:n ja sen henkilöstön edustajia kuultaviksi, jotta heille voitaisiin esittää tarkentavia kysymyksiä muun muassa oikaisuvaatimuksessa viitattujen ilmailumääräysten vaikutuksesta henkilöstön työaikajärjestelyihin sekä työaikalain 31 §:ssä edellytetyn viikoittaisen vapaa-ajan toteutumisesta. Työneuvostossa 25.9.2015 järjestetyssä kuulemistilaisuudessa ovat olleet saapuvilla yhtiön asiamies B, lentotoiminnanjohtaja C sekä työsuojeluvaltuutettu A.

Kuulemisessa on käynyt ilmi, että miehistölle on annettava vähintään 36 tunnin yhdenjaksoinen vapaa-aika viimeistään 168 tunnin kuluttua edellisen vastaavan vapaa-ajan päättymisestä. Tämän ilmailumääräykseen perustuvan vapaa-ajan antamisesta voidaan poiketa vain Trafilta etukäteen haettavalla luvalla.

Kolme viikkoa ennen työjakson alkamista julkaistavaan ennakkosuunnitelmaan merkitään vapaa-päivät niin liikennelentäjille kuin matkustamohenkilöstölle. Liikennelentäjät saavat seitsemän päivän työvelvoiteajan jälkeen kolme vapaapäivää. Matkustamohenkilöstöllä taas on ensin kaksi viikkoa työvelvoiteaikaa ja sitten kaksi viikkoa vapaata. Vapaapäivät toteutuvat ennakkosuunnitelman mukaisesti.

Vaikka ilmailumääräykseen perustuva vapaajärjestelmä ei automaattisesti johda siihen, että työntekijä saa työaikalain 31 §:ssä edellytetyn viikoittaisen vapaa-ajan kutakin seitsemän päivän ajanjaksoa kohti, myös tämä vaatimus on työaikakirjanpidon otteiden mukaan käytännössä toteutunut X Oy:n toiminnassa. Työpäiviä on 1.9.2014–31.8.2015 ollut yhteensä keskimäärin 62 ja kuukautta kohti kuusi. Näihin työpäiviin on sisältynyt kaikki työ; eli varsinaisen lentotyöajan lisäksi myös koulutus ja siirtolennot.

Trafi auditoi säännöllisesti kaikki Suomessa operoivat lentoyhtiöt. Auditoinnissa selvitetään muun muassa se, ovatko yhtiön laatimat työajan ennakkosuunnitelmat toteutuneet käytännössä. Poikkeamia on ollut – ja niitä sallitaan – lähinnä vain ambulanssilennoissa.

Ilmailumääräyksessä on lisäksi rajoitettu työpäivän pituus enintään 13 tuntiin sekä lentoajan enimmäismäärä 100 tunniksi 28 päivässä ja 900 tunniksi vuodessa. Työpäivän pituutta saattavat vielä edelleen rajoittaa lentojen määrä sekä aamuyöhön ajoittuva lähtö.

Kaikki kuultavat ovat myös todenneet, ettei henkilöstöllä ole ennakkosuunnitelmaan merkittynä työvelvoiteaikanaanakaan velvollisuutta ottaa vastaan tarjottuja työtehtäviä. Kun X Oy ei voi ilmoittaa työvuoroja etukäteen, se ei myöskään katso voivansa edellyttää, että työntekijät päivystäisivät lähtövalmiudessa. Kieltäytymisoikeus on kuultavien mukaan kirjattu kunkin työntekijän työsopimukseen.

Työsuojeluvaltuutettu A on kuulemisessa toistanut näkemyksensä, jonka mukaan yhtiölle tulisi myöntää täydellinen vapautus työvuoroluettelon laatimisesta.

Työneuvoston päätös:

Oikaisuvaatimus hyväksyttiin. Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen päätöstä dnro ESAVI/2346/04.07.02/2014 muutettiin seuraavasti:

X Oy:lle myönnetään ajaksi 2.1.2015–31.12.2020 täydellinen vapautus velvollisuudesta laatia liikennelentäjille ja matkustamohenkilöstölle työaikalain (605/1996) 35 §:ssä tarkoitettu työvuoroluettelo.

Päätöksen perustelut:

X Oy on hakenut täydellistä vapautusta työnantajalle kuuluvasta velvollisuudesta laatia työaikalain 35 §:n mukainen työvuoroluettelo, joka on saatettava työntekijöiden tietoon viimeistään viikkoa ennen luettelossa tarkoitettujen ajanjakson alkamista. Hakemus on koskenut yhtiön liikennelentäjiä ja matkustamohenkilöstöä.

Työnantaja voidaan työaikalain 36 §:n 1 momentin (1518/2009) perusteella vapauttaa työvuoroluettelon laatimisvelvollisuudesta osittain tai kokonaan, jos luettelon laatiminen on työn epäsäännöllisen luonteen vuoksi erittäin vaikeaa. Poikkeusluvalla myönnettävän vapautuksen edellytyksinä ovat sekä työn epäsäännöllisyys että siitä johtuva työvuoroluettelon laatimisen erityinen vaikeus. Työvuorojen ennakoitumahdollisuuden lisäksi lupaharkinnassa tulee kiinnittää huomiota työntekijän oikeuteen saada etukäteen tieto työajan pituudesta ja sijoittumisesta.

Työneuvostolle esitetyn selvityksen mukaan X Oy:llä ei ole hoidettavanaan säännöllistä reittiliikennettä, vaan se operoi ainoastaan tilauslentoja. Lennoista noin 25 prosenttia tilataan lähtöpäivänä, 25 prosenttia yhdestä neljään päivää ennen, 25 prosenttia viidestä kymmeneen päivää ennen ja 25 prosenttia yli kolme viikkoa ennen lähtöajankohtaa. Tyypillistä on, että tilauksen yhteydessä suunniteltuun lennon aikatauluun tulee muutoksia vielä lähellä lähtöä ja mahdollisesti sen jälkeenkin. Noin 80 prosentissa kaikista lennoista lopullinen lähtöaika tarkentuu vasta lähtöpäivänä tai sitä edeltävänä päivänä. Muutokset johtuvat asiakkaiden tarpeista, sääolosuhteista tai muista X Oy:n vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolelle jäävistä seikoista. Paitsi lentojen aikataulut, myöskään niiden määrä ei yleensä ole yhtiön ennakoitavissa. Lisäksi päivittäisten ja viikoittaisten lentojen määrä on saadun selvityksen mukaan niin vähäinen, ettei yhtiö voisi tarjota yksittäisen lennon peruuntumisen tai siirtymisen sijaan muita lentotehtäviä työvuorossa olevalle henkilöstölle. Koska X Oy:n koko liiketoiminta näin ollen perustuu epäsäännöllisesti ja ennakoimattomasti toistuviin lentotilauksiin, on sen liikennelentäjien ja matkustamohenkilöstön työ katsottava työaikalain 36 §:n 1 momentissa edellytetyin tavoin luonteeltaan epäsäännölliseksi.

Koska merkittävä osa tarjolle tulevan työn määrästä, kestoajasta ja/tai sijoittumisesta ei edellä mainituista syistä ole selvinnyt vielä silloin, kun työvuoroluettelo pitää saattaa työntekijöiden tietoon, jäisi määräajassa laadittu luettelo monin kohdin vain ennusteeksi, jonka toteutumiseen työntekijät eivät voisi luottaa. Tällainen lopputulos ei vastaa työvuoroluetteloa koskevan sääntelyn tarkoitusta. Vaikka luetteloa voidaan muuttaa työntekijän suostumuksella tai töiden järjestelyihin liittyvästä painavasta syystä, jatkuva tarve muutoksiin voi osoittaa sitä, ettei työnantajalla ole käytettävissään suunnittelussa objektiivisesti katsoen välttämättömiä tietoja.

Työvuorojen ennakoitavaikeuksista huolimatta työnantajilta on poikkeuslupakäytännössä yleensä edellytetty vähintään sellaisen työvuoroluettelon laatimista, josta käy ilmi työaikalain 31 §:ssä tarkoitettu viikoittainen vapaa-aika. Jos luvan piiriin haettua työtä voidaan suorittaa kaikkina viikonpäivinä ja vuorokaudenaikoina, eikä työvuoroluetteloon tarvitsisi merkitä edes viikoittaista vapaa-

aikaa, saattaisi työntekijä ainakin periaatteessa joutua olemaan jatkuvassa valmiudessa ryhtyä työhön. Tämä taas hämärtäisi työn ja vapaa-ajan välistä rajaa sekä viime kädessä vaarantaisi laissa säädetyn viikoittaisen vapaa-ajan toteutumisen.

X Oy on kertonut laativansa säännöllisesti ns. ennakkosuunnitelman, jossa ilmoitetaan kunkin miehistötehtävissä työskentelevän työntekijän työvelvoite- ja vapaapäivät. Suunnitelma annetaan työntekijöille tiedoksi kolme viikkoa ennen siinä tarkoitettun ajanjakson alkamista. Liikennealentäjille ennakkosuunnitelmaan merkitään seitsemän peräkkäistä päivää työvelvoitetta ja niiden jälkeen kolme päivää vapaata. Matkustamohenkilöstöllä vastaava kierto on kaksi viikkoa työvelvoitetta ja kaksi viikkoa vapaata. Suunnitelman mukaisina vapaapäivinä työntekijällä ei voida teettää työtä, eikä hän tuolloin ole velvollinen olemaan työnantajan tavoitettavissa. Työvelvoitepäiviin sijoitetaan suunnitelmaa laadittaessa tiedossa olevat lentotehtävät ja koulutukset. Muun työvelvoitteeksi merkityn ajan työntekijän tulee olla työnantajan tavoitettavissa, jotta hänelle voidaan tarjota uusiin tai muuttuneisiin tilauksiin perustuvia lentotehtäviä. Tarjottua tehtävää ei kuitenkaan ole pakko ottaa vastaan, vaan työntekijä voi itse päättää, suostuuko hän sen suorittamaan.

X Oy:n käyttämä ennakkosuunnitelma varmistaa työneuvoston mielestä sen, etteivät yhtiön työntekijät joudu olemaan jatkuvassa työvalmiudessa. Liikennealentäjillä on kymmenen päivän ajanjaksossa joka tapauksessa kolme vapaapäivää ja matkustamohenkilöstöllä vastaavasti neljän viikon jaksossa kaksi viikkoa vapaata. Työvelvoitteen aikanakin työtehtävien vastaanottaminen on työntekijän suostumuksen varassa. Toisaalta järjestelmä ei suoraan turvaa työaikalain 31 §:ssä säädetyn viikoittaisen vapaa-ajan toteutumista, eli sitä, että työntekijä saa vähintään 35 tunnin keskeytymättömän vapaan jokaisen seitsemän päivän ajanjakson puitteissa. X Oy:n on joka tapauksessa huolehdittava, että työaikalain mukainen viikoittainen vapaa-aika toteutuu käytännössä.

Paitsi työaikalakia, X Oy:n on noudatettava toiminnassaan myös liikenteen turvallisuusvirasto Trafifin antamia ilmailumääräyksiä (esim. OPS M3-15) sekä ilmailua koskevia EU:n säädöksiä (esim. komission asetus 859/2008). Yhtiön esittämän selvityksen mukaan näissä normeissa rajoitetaan monin tavoin ja hyvinkin yksityiskohtaisesti lentohenkilöstön työaikoja. Trafi valvoo työaikarajoitusten noudattamista ja yhtiön laatimien ennakkosuunnitelmien toteutumista säännöllisesti järjestettävissä auditoinneissa. Käytännössä työaikakertymät ovat X Oy:n tilauskannasta johtuen jääneet vielä ilmailunormeissa edellytetyäkin pienemmiksi. Esimerkiksi 1.9.2014–31.8.2015 yhtiön liikennealentäjillä ja matkustamohenkilöstöön kuuluvilla oli keskimäärin vain 62 työpäivää.

Poikkeuslupahakemuksessa tarkoitettu liikennelentäjien ja matkustamohenkilöstön työ on luonteeltaan epäsäännöllistä. Työneuvosto katsoo, että edellä kerrotuissa olosuhteissa työvuoroluettelon laatiminen on työn epäsäännöllisyyden vuoksi erittäin vaikeaa. Kun työsuojeluvaltuutettukin on puoltanut poikkeuslupahakemusta, voidaan X Oy työneuvoston mielestä vapauttaa kokonaan velvollisuudesta laatia työaikalain 35 §:n mukainen työvuoroluettelo.

Tässä päätöksessä myönnetty vapautus voidaan työneuvostosta ja eräistä työsuojelun poikkeusluvista annetun lain 10 §:n (1527/2009) 3 momentin nojalla peruuttaa, jos osoittautuu, että päätös on perustunut virheellisiin tietoihin asiaan vaikuttavista tosiseikoista tai että olosuhteet ovat päätöksen antamisen jälkeen olennaisesti muuttuneet.

Sovelletut lainkohdat:

Työaikalain (605/1996) 35 ja 36 § (1518/2009).

Päätös on yksimielinen ja se perustuu puheenjohtaja Pärnäsen sekä jäsenten Ahonen, Koivu, Romo ja Teronen mielipiteeseen.