

TYÖNEUVOSTO
PL 32
00023 VALTIONEUVOSTO
puh. 09 - 645 593

LAUSUNTO
sisältää käsittelyratkaisun
27.10.2025

TN 1506-25
(ään.7-2)
4/2025

Lausunnonpyytäjä: Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Asia: Työaikalain (872/2019) 3 §:n tulkinta, lentohenkilöstön matkaan käyttämä aika

Vireille: 17.3.2025

Työnantaja: X Oyj

Työneuvosto päätyi lausunnossaan TN 1491-22 siihen, että lentohenkilöstön kulkeminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille ei ollut työaikalaisissa tarkoitettua työaikaa. Työneuvosto tarkasteli asiaa uudelleen työnantajan antaman ohjeistuksen ja työntekijään mahdollisesti kohdistuvan rikosoikeudellisen vastuun näkökulmasta. Työneuvoston käsityksen mukaan lentohenkilöstöön kuuluvan työntekijän matka lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille ei ole työajaksi luettavaa aikaa. Asia ei muutu toiseksi, vaikka työnantaja ohjeistaisi tai määräisi työntekijän tarkistamaan, että lähtöportitiedot pitävät paikkaansa ja olemaan tavoitettavissa mahdollisista muutoksista ilmoittamista varten. Mikäli työntekijän katsottaisiin syyllistyneen syytä tai toisesta työn suorituspaikalle kulkiessaan rangaistavaan tekoon, ei se eikä mikään muukaan rikosoikeudellisen arvioinnin piiriin kuuluva asia voi työneuvoston käsityksen mukaan vaikuttaa työaikalaisissa tarkoitettun työajan tulkintaan, eikä työntekijän omalla ajalla tapahtuva kulku työn suorituspaikalle muutu työajaksi luettavaksi ajaksi. Työneuvosto ei katsonut olevan aihetta päätyä asiassa muuhun lopputulokseen kuin mitä se lausunnossaan TN 1491-22 esitti.

Lausuntopyyntö

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry (SAK ry) on pyytänyt työneuvostoa lausumaan siitä, onko X Oyj:n lentohenkilöstön (lentäjät ja matkustamohenkilökunta) kulkeminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille työajaksi luettavaa aikaa. Kysymys on samasta asiasta, jossa työneuvosto antoi 24.10.2022 SAK ry:n pyynnöstä lausunnon TN 1491-22. Sen mukaan edellä tarkoitettu lähtöportille kulkeminen ei ole työaikalain 3 §:ssä tarkoitettua työaikaa.

Työneuvoston lausunnon TN 1491-22 antamisen jälkeen on tullut ilmi sellaista uutta selvitystä, joka osoittaa lausunnossa huomioon otetun tosiseikaston virheelliseksi. Lausuntoa rasittaa asiavirhe, joka on vaikuttanut olennaisella tavalla myös lausunnon lopputulokseen. SAK ry:n mukaan asiassa tulisi antaa uusi lausunto.

Uutta selvitystä on pidettävä laadultaan sellaisena, joka osoittaa, että lausunnossa TN 1491-22 tarkastellut olosuhteet eivät vastaa työaikaa koskevien järjestelyiden nykytilaa. Asiassa on oikeusturvakysymysten, hallintoasian käsittelyä koskevien hyvän hallinnon periaatteiden ja ylipäättään asian huolellisen ratkaisemisen vuoksi painavat syyt antaa uusi lausunto.

Työneuvosto otti lausunnossaan TN 1491-22 huomioon muun ohella siviili-ilmailua koskevan direktiivin ja työaikadirektiivin määritelmät työajasta. Molempien mukaan työaika on aikaa, jolloin työntekijä tekee työtä, on työnantajan käytettävissä taikka suorittaa toimintaansa tai tehtäviään kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Työneuvosto viittasi nimenomaisesti siihen, että työaikalain esitöiden mukaan kysymys on lepoajasta, jos työntekijällä on mahdollisuus järjestää ajankäyttönsä ilman suurempia velvoitteita ja keskittyä omiin asioihinsa. Työneuvoston lausunnon TN 1491-22 antamisen jälkeen X Oyj on 14.11.2024 täsmentänyt aiempaa ohjeistustaan, jonka mukaan lentohenkilöstön olisikin oltava työnantajan tavoitettavissa ja näin ollen myös työnantajan käytettävissä jo ennen lähtöportilla suoritettavaa ilmoittautumista. SAK ry:n mukaan ohjeistus perustuu samaan lainsäädäntöön, joka oli arvioitavana jo lausuntoasian TN 1491-22 yhteydessä. X Oyj edellyttää nykyisin samaan oikeudelliseen perustaan nojaten lentohenkilöstön olevan työnantajan tavoitettavissa lentoasemalla ennen työneuvoston lausunnossa tarkoitettua työajan alkamista. Tämän veloitteen laiminlyönnin on kerrottu voivan johtaa jopa työntekijän henkilökohtaiseen rikosoikeudelliseen vastuuseen. Lentoaseman turvavalvotulla asemalla liikkumista koskevat työneuvoston lausunnossa esitetyt X Oyj:n antamat taustatiedot eivät vastaa todellisuutta, koska työntekijän on oltava työnantajan tavoitettavissa, ja liikkumiseen liittyy huomattavia vastuita.

Lausunnon TN 1491-22 mukaan X Oyj katsoi turvavalvotulla alueella liikkumisen olevan ajallisesti rajoittamatonta, eikä työntekijän tavoitettavuudelle ennen työajan alkua ollut asetettu mitään velvoitteita. X Oyj:n näkemys perustui siihen, että lennonvalmistelu on kokonaisuudessaan muutettu sähköiseksi ja paperittomaksi, mistä syystä lentohenkilöstöllä ei olisi enää mitään syytä noutaa materiaalia toimitiloista, ja lentohenkilöstö voisi lentoasemalla vain tarkastaa lähtöporttitietonsa sekä aloittaa sähköisten laitteiden käytön vasta lennon lähtöportilla työajan alkaessa. Yhtiö ei tuolloin asettanut lentohenkilöstölle mitään muita velvoitteita kuin työvuorolistaan perehtymisen, mikä toimitetaan lentäjille sähköpostitse seitsemän vuorokautta ennen työkuukauden alkamista. Työneuvosto otti X Oyj:n esittämän asiantilan johtopäätöksensä perustaksi. Tähän selvitykseen perustuen työneuvosto katsoi, että lentohenkilöstön kulkeminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille ei ole työaikalain 3 §:ssä tarkoitettua työaikaa.

Lausunnossa TN 1491-22 todetaan, että työpaikkojen alueelle saapuminen edellyttää tyypillisesti kulkuoikeuksia, ja että lentohenkilöstön kulkulupa on rinnastettavissa oma-aloitteisen kulunvalvontalaitteiston käyttöön taikka muihin vastaaviin tarkastuspisteisiin, joissa esitetään kulkulupa vartijalle. Tällä perusteella työneuvosto ei pitänyt myöskään velvoitetta siirtyä lähtöportille lentoaseman turvatarkastuksen ja/tai passintarkastuksen kautta tavanomaisuudesta poikkeavana menettelynä eikä näin ollen myöskään työajan syntymisen perusteena. Työneuvoston mukaan työnantaja ei ollut määrännyt sen ajan käytöstä, joka kului lentoasemalla lähtöportille kulkemiseen. Työntekijällä oli näin ollen mahdollisuus käyttää aikaa omiin tarkoituksiinsa, koska työaika alkoi vasta ilmoittautumisajasta lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla.

SAK ry:n mukaan edellä tarkoitettu työneuvoston lausunnossa esitetty käsitys on virheellinen eikä vastaa myöskään X Oyj:n voimassa olevaa ohjeistusta lentoaseman turvavalvotulla alueella kulkemisesta. SAK ry viittaa näkemyksensä tueksi ilmailulain (864/2014) 100 §:ään, jonka mukaan liikkuminen ja oleskelu ilman lentoaseman pitäjän lupaa on kielletty lentoaseman lentokenttäalueella ja turvavalvotuilla alueilla sekä lentokenttäalueisiin välittömästi liittyvissä rakennuksissa. Ilmailulain 102 §:n perusteella lentoaseman pitäjä myöntää pääsylvän lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotuille alueille henkilöille, joilla on perusteltu syy päästä alueelle. Finavia myöntää kulkuluvan lentohenkilöstölle, ja kulkuluvan käytön edellytyksenä on työtehtävä. Liikkuminen vastoin lentoaseman pitäjän lupaa on ilmailulain 178 §:n 1 momentin 17 kohdan mukaan tuomittava ilmailurikkomuksena. Ilmailulain 101 §:n 1 momentin 2 kohdan

mukaan tuomio ilmailun turvaamista koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta muodostaa esteen pääsylvuvan myöntämiselle. Ilman pääsylvupaa lentokenttäalueelle työntekijä ei voi harjoittaa ammattiaan ja menettää perustuslain 18 §:ssä suojatun oikeutensa työhönsä. Näin ollen lentohenkilöstön rinnastaminen muuhun oma-aloitteiseen kulunvalvontajärjestelmään ei ole SAK ry:n mukaan kohtuullista eikä perusteltavissa. Perustelua voidaan pitää myös oikeudellisesti virheellisenä. Rikosoikeudellinen vastuu lentoaseman kulkuluvan ehtojen vastaisesta menettelystä poikkeaa olennaisella tavalla yksityisoikeudellisesta kulunvalvontajärjestelmästä, ja lakimääräisen menettelyn rikkomisen seuraamukset ulottuvat yksilön perusoikeuksilla suojattujen oikeushyvien piiriin. Näin ollen lentohenkilöstön tilanne ei ole rinnastettavissa muihin tavanomaisiin kulunvalvontajärjestelmiin taikka oma-aloitteiseen menettelyyn kulunvalvonnassa.

X Oyj on 17.11.2024 julkaissut lentohenkilöstöä koskevan ohjeistuksen, jossa se on täsmentänyt aiempaa ohjeistustaan Helsinki-Vantaan lentoaseman turvavalvotulla alueella liikkumisesta. Päivitetty ohjeistus poikkeaa sisällöltään olennaisella tavalla yhtiön työneuvostolle aiemmin toimittamasta selvityksestä. Päivitetty ohje kuuluu seuraavasti:

"Haluamme muistuttaa lentäjiä myös siitä, että lentoaseman turvavalvotulle alueelle ei tule mennä, mikäli lentäjä ei ole työtehtävissä. Kukin kortinhaltija on henkilökohtaisesti kortin vastaanottaessaan allekirjoituksellaan hyväksynyt, ettei käytä kulkukorttia lentokentän turvavalvotulle alueelle siirtymiseen missään muussa kuin työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa.

Mikäli lentäjä ei SLL:n ohjeistuksen mukaisesti vastaa työnantajan yhteydenottoihin ja/tai tarkista työvuorolistaansa ja menee turvavalvotulle alueelle tilanteessa, jossa työvuoro on esimerkiksi lennon peruuntumisen johdosta muuttunut, toimii hän vastoin lentoaseman kulkukorttien ehtoja ja yleisiä kulkumääräyksiä.

Kulkukortin ehtojen ja yleisten kulkumääräysten noudattaminen on lähtökohtaisesti jokaisen henkilökohtaisella vastuulla, ja jokainen turvavalvotulle alueelle korttiehtojen vastaisesti saapuva ottaa tietoisien riskien mahdollisista seuraamuksista."

Työneuvoston lausunnon TN 1491-22 mukaan lentohenkilöstön jäsenen on kentälle saavuttuaan selvitettävä lennon lähtöportti ja kuljettava sinne turvatarkastuksen ja tarvittaessa passintarkastuksen kautta sekä seurattava lähtöporttitietoa. Edellä esitetyn X Oyj:n antaman uuden ohjeistuksen perusteella lentohenkilöstön jäsenen on aiemmin todetun lisäksi oltava myös työnantajan tavoitettavissa mahdollisen työvuoromuutoksen vuoksi, mikä yhtiön mukaan voidaan tehdä milloin vain ennen työvuoroa taikka työvuoron jo alettua. Tällainen työvuoromuutos ei ilmene Finavian lentoasemalla julkaisemista lähtöporttitiedoista. SAK ry:n mukaan olennaista on se, että mikäli lentohenkilöstöön kuuluva työntekijä menettelee työneuvoston lausunnossa esitetyn

mukaisesti ja saapuu lennon lähtöportille julkaistun työvuorolistan mukaisesti, ja on työnantajan käytettävissä vasta lähtöportilla sekä näin ollen saa tiedon työtehtävän peruuntumisesta/muutoksesta vasta tuolloin, ei hän ole tosiasiansa ollut välttämättä lainkaan työtehtävissä lentoaseman turvavalvotulla alueella liikkueensa. Tässä tapauksessa lentohenkilöstön jäsen on todennäköisesti syyllistynyt ilmailurikkomukseen ilmailulain 178 §:n perusteella taikka valtion rajan ylitettyään mahdollisesti myös valtionrajarikokseen rikoslain 17 luvun 7 §:n perusteella. Keskeistä aiemmin esitetyn selvityksen virheellisyyden osalta on se, että X Oyj on ohjeistuksesta ilmenevällä tavalla muuttanut taikka aiemmasta poiketen täsmentänyt näkemystään työntekijän velvoitteista Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja sen turvavalvotulla alueella liikkumisesta siitä, mitä yhtiö on työneuvostolle lausuntoasian TN 1491-22 yhteydessä esittänyt. Koska yhtiön alun perin esittämä ohjeistus ja asiantila on hyväksytty sellaisenaan myös osaksi työneuvoston antamaa lausuntoa ja sen perusteluja, rasittaa lausunnon TN 1491-22 johtopäätöstä asiavirhe. X Oyj:n aiemmin esittämät selvitykset työneuvostolle ovat sisältäneet virheellistä tietoa, koska nyt yhtiö edellyttää työntekijän olevan myös tavoitettavissa ennen lentoaseman turvatarkastusta taikka lähtöportille saapumista, eli ennen työajan alkamista. SAK ry:n mukaan työneuvosto ei ole lausunnossaan TN 1491-22 arvioinut asiaa lainkaan työntekijän henkilökohtaisen vastuun kannalta, mikäli työnantaja peruuttaa lentohenkilöstöön kuuluvan työntekijän työtehtävän ennen työajan alkamista, mutta vasta turvavalvotulle alueelle saapumisen jälkeen. Uudessa ohjeistuksessaan X Oyj katsoo työntekijän kantavan henkilökohtaisesti vastuun, mikäli kulkee työtehtävien ulkopuolella lentoaseman turvavalvotulla alueella. SAK ry:n mukaan olisi kohtuutonta, jos vapaa-aikaan luettava työmatka voisi johtaa jopa rikosoikeudelliseen vastuuseen.

Työaikalain 3 §:stä seuraava jako työaikaan ja lepoaikaan on ehdoton. Vapaa-ajalla työnantaja ei voi käyttää direktio-oikeutta työntekijään eikä työntekijällä ole velvollisuutta olla vapaa-ajallaan työnantajan tavoitettavissa. Työneuvoston lausunnossa TN 1491-22 on todettu, että "(a)siassa saadun selvityksen mukaan lähtöportin tarkistaminen, turvatarkastus ja mahdollinen passintarkastus eivät ole lentohenkilöstön työtehtävien suorittamista." Näin ollen työntekijä ei olisi turvavalvotulla alueella liikkueensa työnantajan direktio-oikeuden alainen. SAK ry:n mukaan oikeudellisesti ei voida suojata sellaista oikeustilaa, jossa työntekijä saapuu työtehtäviinsä työnantajan ohjeistuksen mukaisesti ja vilpittömässä mielessä, mutta tulisi syyllistyneeksi rikkomukseen tai rikokseen ilman omaa osuuttaan, mikäli työnantaja olisikin peruuttanut työvuoron tai muuttanut sen kohdetta taikka ajankohtaa. Asiassa tulisi olla yksiselitteistä, että lentoaseman turvavalvotulla alueella kulkemista ja lentohenkilöstön kulkulupaa koskeva sääntely ja sanktiointi edellyttävät työajan alkavan viimeistään lentoasemalla sijaitsevassa turvatarkastuksessa. Tätä näkemystä puoltavat myös siviili-

ilmailua koskevassa direktiivissä ja työaikadirektiivissä määritelty työaika, jolloin työntekijä on työnantajan käytettävissä ja suorittaa toimintaansa kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Saman perusteen mukaisesti lentohenkilöstön työajaksi luetaan X Oyj:n lausumassa esitetyllä tavalla 30 minuuttia vielä lennon varsinaisen saapumisajan jälkeenkin. X Oyj edellyttää, että lentohenkilöstö kulkee lentokoneiden lähtöportille. Lentokentän pitäjän kulkulupaehdojen ja lainsäädännön perusteella kulkulupaa saa kuitenkin käyttää rangaistuksen uhalla vain työtehtävissä. Työtehtävissä ollessaan työntekijä ei voi samanaikaisesti olla vapaa-ajalla. Näin ollen liikkuminen turvavalvotulla alueella ei ole normaaliin työpaikalle matkustamiseen rinnastettavaa liikkumista, sillä oleskelu turvavalvotulla alueella edellyttää työtehtävää.

SAK ry:n mukaan X Oyj:n uuden ohjeistuksen (17.11.2024) ja edellä mainittujen seikkojen perusteella työneuvoston lausunto TN 1491-22 sisältää asiavirheen. SAK ry:n käsityksen mukaan asiavirhettä ei voida kuitenkaan korjata eikä sen korjaamista voida edellyttää hallintolain 50 §:n perusteella. Näin ollen lausuntoasia tulee käsitellä uudelleen siten, että käsittelyssä huomioidaan virheellisyyden ja muuttuneita olosuhteita osoittava selvitys. Asiassa esitetyn uuden selvityksen voidaan olettaa vaikuttavan olennaisella tavalla asian oikeudelliseen arviointiin.

Asianosaisen kuuleminen

X Oyj (yhtiö, työnantaja) on todennut, että työneuvoston antama lausunto TN 1491-22 ei ole perustunut virheelliseen tai puutteelliseen selvitykseen, eikä yhtiön 17.11.2024 liikennelentäjilleen julkaisema ohjeistus ole myöskään muuttanut jo vuoden 2022 lausunnon aikana vallinneita olosuhteita. Kysymyksessä ei ole sellainen laadultaan uudenlainen selvitys, joka osoittaisi, että työneuvoston lausunnossa tarkoitetut olosuhteet eivät vastaisi työaika koskevien järjestelyiden nykytilaa. Mikään työajan alkamisen kannalta olennainen olosuhde ei ole muuttunut nykyhetken ja työneuvoston lausunnon TN 1491-22 antamisen välillä. X Oyj:n mukaan asian uudelleen käsittelemiselle työneuvostossa ei ole SAK ry:n lausuntopyynnössä esittämiä oikeusturvakysymyksistä johtuvia, hyvän hallinnon periaatteen mukaisia tai muitakaan perusteita.

Ilmailulain säännökset lentokenttäalueen turvavalvotuilla alueilla liikkumisesta ja turvavalvotuille alueille myönnettävistä pääsylvistä ovat velvoittaneet X Oyj:tä jo työneuvoston vuoden 2022 lausunnon antamisen aikana. Lentohenkilöstön työn (ja muun yhtiön lentokenttäalueella teettämän operatiivisen työn) suorittaminen edellyttää työntekijöiltä ilmailulain mukaisen pääsylvän turvavalvotulle alueelle, ja pääsylvän ehtojen rikkomisesta voi seurata työntekijöille erilaisia

sanktioita. X Oyj:n näkemyksen mukaan edellä tarkoitetut säännökset eivät kuitenkaan ole millään tavoin merkityksellisiä työajan alkamisajankohdan kannalta tai oleellisia tarkasteltaessa työaikalain 3 §:ää. X Oyj antoi 17.11.2024 liikennelentäjiä koskevan tarkemman ohjeistuksen muun muassa lentojen muutoksista ilmoittamisesta ja turvavalvotulla alueella liikkumisesta. Ohjeistus annettiin nimenomaisesti vain liikennelentäjille ja se liittyi liikennelentäjien käynnissä olleista työtaistelutoimista johtuviin poikkeuksellisiin olosuhteisiin. SAK ry:n mukaan mainittu päivitetty ohjeistus olisi olennaisella tavalla muuttanut X Oyj:n aiemmin työneuvostolle antamissaan lausumissa esitettyä, ja että lentohenkilöstön tulisi päivitetyn ohjeistuksen mukaan olla työnantajan tavoitettavissa; työnantajan käytettävissä jo ennen lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla suoritettavaa ilmoittautumista. Tämä väite ei X Oyj:n mukaan pidä paikkaansa.

Kuten työneuvoston lausunnossa TN 1491-22 on todettu, eivät ennen työvuoron alkua tapahtuva lähtöportin tarkistaminen, turvatarkastus ja mahdollinen passintarkastus ole lentohenkilöstön työtehtävien suorittamista, eivätkä siten lentohenkilöstön työajaksi luettavaa aikaa. X Oyj on lausuntoasian TN 1491-22 yhteydessä antamissaan lausumissa tuonut nimenomaisesti esiin edellyttävänsä työntekijöiltä työvuorolistan tarkistamisen ennen työajan alkamista. Samoin yhtiö on selvittänyt, että työntekijän työn aloituspaikan tarkistaminen ennen työvuoron alkamista työnantajan tarjoamasta matkapuhelimesta tai lentokentän monitorista, ei tee työvuoroon kulkemisesta työaikaa. Lähtöportitiedon tarkistaminen on täysin rinnastettavissa työvuorolistaan merkityn työaloitusajan tarkistamiseen, jonka ei voida katsoa olevan työaikalaissa tarkoitettua työaikaa. Työvuorolistaan tutustuminen ja sen tarkistaminen sisältää luonnollisesti myös velvollisuuden mahdollisten työvuorolistaan tulleiden muutosten tarkistamiseen ennen työvuoron alkua, mikä ei tee ajasta edelleenkään työaikalaissa tarkoitettua työajaksi luettavaa aikaa. Lentoliikennetoiminnan luonteen vuoksi on suhteellisen normaalia, että lentävälle henkilöstölle julkaistuun työvuorolistaan tulee muutoksia esimerkiksi tiedossa olevien lentojen myöhästymisten vuoksi. Tällöin muutos tapahtuu työehtosopimukseen ja työaikalakiin perustuen suostumukseen tai töiden järjestylyyn liittyvään painavaan syyhyn. Liikennelentäjien työtaistelutoimien vuoksi kyseisenlaiset muutokset työvuorolistaan ovat olleet vielä tavanomaista yleisempiä. Työvuorolistaan tulleet muutokset tarkistetaan samasta MyFlight-applikaatiosta kuin työaloituspaikkana oleva lennon lähtöportti. Lisäksi työvuorolistaan tulevat muutokset välitetään lentohenkilöstölle heti muutosten ilmetessä joko puhelimitse tai MyFlight-applikaatioon tulevalla ilmoituksella. Tarkistaessaan lennon oikeaa lähtöporttia työntekijä siis näkee MyFlight-applikaatiosta samalla sekä työvuorolistaan mahdollisesti tulleet muutokset että mahdollisen muuttuneen lähtöportin. Vastoin SAK ry:n esittämää velvollisuus työvuorolistaan tulleiden muutosten tarkistamiseen ennen työvuoron alkua ei

millään tavoin muuta tai laajenna työntekijöiden työvuoroa edeltäviä velvollisuuksia siitä, mitä työneuvoston lausunnossa TN 1491-22 oli esillä. Jokaisen työntekijän velvollisuutena on siis ollut, ja on edelleen, tarkistaa oma työvuorolistansa ja siihen mahdollisesti tulleet muutokset ennen työvuoron alkamista. Työntekijän tulee työvuoroon tullessaan olla jo tietoinen siitä, siirtyykö hän lentoaseman turvavalvotulle alueelle työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa vai ei. Mikäli työntekijän työvuoro peruuntuu tai muuttuu vasta turvavalvotulle alueelle saapumisen jälkeen, ei tästä koidu työntekijälle mitään seuraamuksia, koska turvavalvotulle alueelle on siirrytty työvuoroa varten ja siten työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa. Lisäksi toisin kuin SAK ry lausuntopyynnössään esittää, liikennelentäjien työajan päättymisen 30 minuuttia lentotyövuoroon liittyvän viimeisen lentoajan päättymisen jälkeen ei perustu mihinkään kansallisen lainsäädännön lentokenttäalueen turvavalvotulla alueella kulkemiselle asettamaan, tai muuhunkaan lakiperusteiseen velvoitteeseen, vaan yksinomaan Palvelualojen työnantajaliitto Palta ry:n ja Suomen Liikennelentäjiliitto SLL ry:n välisen, X Oyj:n liikennelentäjiä koskevan työehtosopimuksen määräykseen. Kyseisestä työehtosopimuksen kohdasta on alun perin sovittu ennen vuotta 2021 implementoitua prosessimuutosta, jolloin liikennelentäjät joutuivat vielä lennon jälkeen palauttamaan lentoa koskevia paperisia dokumentteja lentoasemalla sijaitsevaan arkistihuoneeseen. Työaika oli tuolloin sovittu jatkuvan 30 minuuttia lentoajan päättymisen jälkeen, jotta liikennelentäjät ehtisivät palauttamaan kyseiset dokumentit vielä työajan kuluessa. Tätä velvoitetta liikennelentäjillä ei ole ollut enää prosessimuutoksen jälkeen viimeiseen noin neljään vuoteen, mutta kyseisen työehtosopimuksen määräyksen ollessa edelleen muuttumattomana voimassa, sitä luonnollisesti noudatetaan. Näin ollen vastoin SAK ry:n esittämää, X Oyj ei edelleenkään edellytä lentohenkilöstön olevan tavoitettavissa ja käytettävissä ennen työajan alkamista. Mihinkään muuhunkaan lentohenkilöstön työajan alkamisen arvioimisen kannalta olennaiseen olosuhteeseen ei ole tullut muutoksia lausunnon TN 1491-22 antamisen jälkeen.

X Oyj:n mukaan SAK ry vaikuttaa lausuntopyynnössään sekoittavan kaksi asiaa: työntekijän siirtymisen turvavalvotulle alueelle kulkulupaohjeistuksen mukaisesti työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa ja sen, mikä aika luetaan työaikalain perusteella työ- tai lepoajaksi. Se, ettei kulkukorttia saa käyttää lentokenttäalueen turvavalvotulle alueelle siirtymiseen muussa kuin työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa, ei osoita sitä, että työajan tulisi työaikalain perusteella alkaa jo turvavalvotulle alueelle siirtymisen jälkeen. Marraskuussa 2024 annetun ohjeistuksen tarkoituksena on ollut yksinkertaisesti muistuttaa siitä, ettei lentokentän turvavalvotulle alueelle tule siirtyä muuta kuin työtehtäviä varten. Luonnollisesti varsinainen työvuoro ja siten työaika voi alkaa ja alkaakin vasta turvavalvotulle alueelle siirtymisen jälkeen ilmoitusajan mukaisesti työnantajan

erikseen ilmoittamalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla. Toisaalta kulkulupaohjeistuksen noudattamisen näkökulmasta, vaikka työntekijän työaika ei ala välittömästi turvavalvotulle alueelle siirtymisen jälkeen turvatarkastuksesta, ei turvavalvotulle alueelle ole tuolloin myöskään siirrytty kyseisen ohjeistuksen vastaisesti muussa kuin työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa. Näin ollen lentävän henkilöstön tullessa normaalisti turvatarkastuksen läpi työvuoroonsa, siirtyvät he turvavalvotulle alueelle työnantajan antaman kulkulupaohjeistuksen mukaisesti työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa, vaikka heidän työaikansa alkaa vasta myöhemmin lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla suoritettavan työvuoroon ilmoittautumisen myötä. Kyseinen turvavalvotulla alueella ennen lähtöportilla suoritettavaa ilmoittautumista vietetty aika on työaikalain mukaista lepoaikaa, jolloin henkilöstön jäsenet eivät ole työnantajan käytettävissä. Tällöin henkilöstöllä on mahdollisuus halutessaan esimerkiksi ruokailla, puhua puhelimessa tai hoitaa matkapuhelimellaan henkilökohtaisia asioitaan siihen työnantajan erikseen järjestämissä sosiaalituloissa ennen työajan alkamista. Turvavalvotulla alueella käytetty aika sisältää siten sekä työaikalain mukaista työaikaa että lepoaikaa. Työntekijät eivät ole turvavalvotulle alueelle siirryessään samaan aikaan sekä työtehtävissä että vapaa-ajalla, vaan työtehtävät alkavat edelleen normaalisti vasta työnantajan ilmoittamalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla työajan alkaessa, jota edeltävä aika on työntekijän lepoaikaa. SAK ry:n mukaan lentokenttäalueen turvavalvotulle alueelle vaadittava kulkulupa ja siihen liittyvä kulunvalvonta eivät ole rinnastettavissa muissa työpaikoissa oleviin tavanomaisiin kulunvalvontajärjestelmiin ilmailulaissa säädettyjen sanktioiden vuoksi. Tämän perusteella SAK ry on todennut pitävänsä työneuvoston lausunnossa TN 1491-22 esittämää kulunvalvontaa koskevaa näkemystä oikeudellisesti virheellisenä. X Oyj:n näkemyksen mukaan kulkulupaehtojen rikkomisesta johtuvien sanktioiden vakavuudella ei ole merkitystä arvioitaessa työaikalain mukaisen työajan alkamiseen liittyen kysymystä siitä, onko turvatarkastuksen läpi kulkeminen ja kulunvalvonta luettava osaksi lentävän henkilöstön työsuoritusta.

X Oyj:n mukaan lausuntopyynnössä esiin tuoduilla ilmailulain säännöksillä ei ole merkitystä työajan alkamisajankohtaa koskevan arvioinnin kannalta, minkä vuoksi niiden erityiselle huomioon ottamisellekaan ei ole ollut syytä annettaessa lausuntoa TN 1491-22. Liikennelentäjien työtaistelutoimien aiheuttaman poikkeuksellisen tilanteen vuoksi 17.11.2024 nimenomaisesti liikennelentäjille annettulla ohjeistuksella ei ole muutettu mitään jo työneuvoston lausunnon TN 1491-22 aikana vallinneita lentohenkilöstön työajan alkamisajankohdan arvioimisen kannalta olennaisia olosuhteita. Työneuvoston vahvistama näkemys lentohenkilöstön työajan

alkamisajankohtaa koskien on X Oyj:n mukaan edelleen täysin paikkansa pitävä, eikä sen muuttamiselle ole mitään perusteita.

Lisälausumat

SAK ry on todennut, että olosuhdemuutoksen (X Oyj:n antama uusi ohjeistus) lisäksi kyse on myös puutteista työneuvoston antaman lausunnon TN 1491-22 oikeudellisessa arvioinnissa. X Oyj:n väite siitä, että mikään työajan alkamisen kannalta olennainen olosuhde ei olisi muuttunut nykyhetken ja työneuvoston antaman lausunnon antamishetken 24.10.2022 välillä, on virheellinen.

Työneuvosto ei ole lausunnossaan TN 1491-22 arvioinut asiaa lainkaan työntekijän henkilökohtaisen ja mahdollisen rikosoikeudellisen vastuun kannalta, mikäli lentohenkilökunnan työaika alkaisi aiemmin katsotulla tavalla vasta lentoaseman turvavalvotulla alueella. Työntekijään mahdollisesti kohdistuvia rikosoikeudellisia seuraamuksia voidaan luonnehtia ankariksi ja tavanomaisen työpaikan kulunvalvontamenettelyihin nähden poikkeuksellisiksi. Niin ikään rangaistusvastuulla puututtaisiin lentohenkilöstön jäsenten oikeushyviin, jotka ovat perusoikeuksina turvattuja.

X Oyj on vastineessaan katsonut, että lentokenttäalueen turvavalvotulla alueella liikkumista ja sen kulkulupia koskevat lainsäädännökset olisivat velvoittaneet yhtiötä jo työneuvoston lausunnon TN 1491-22 antamisen hetkellä. SAK ry korostaa, että viitatus säännökset eivät sellaisenaan velvoita osakeyhtiötä eikä niissä ole asetettu oikeushenkilöä rangaistusvastuuseen. Sen sijaan säännöksissä velvoitetaan luonnollisia henkilöitä, jotka ovat tässä tapauksessa yksittäisiä lentohenkilöstöön kuuluvia työntekijöitä. Tässä tarkoitettut säännökset ja rangaistusvastuun ankaruus ovat osaltaan merkittäviä seikkoja työajan käsitettä arvioitaessa, koska työnantaja käyttää käsillä olevassa tapauksessa ja tilanteessa työnjohto-oikeuttaan.

X Oyj on lausumassaan myöntänyt, että yhtiö on 17.11.2024 antanut liikennelentäjiä koskevan tarkemman ohjeistuksen muun ohella lentoaseman turvavalvotulla alueella liikkumisesta. Mainittu ohjeistus ei ole ollut millään tavalla sidoksissa tai rajoitettu koskemaan vain työtaistelutoimia taikka niistä aiheutuneita väitetyjä poikkeuksellisia olosuhteita. Turvavalvotulla alueella kulkemista koskevassa uudessa ohjeessa on kyse yhtiön aiemman ohjeistuksen täsmentämisestä. Ohjeen voimassaoloa ei ole ilmoitettu eikä sen ole kerrottu päättyvän työtaistelutoimien päättyessä. Tosiasia on myös se, ettei ohjeistusta ole muutettu työtaistelutoimien päättyttyä. Näin ollen

17.11.2024 voimassa olleilla Suomen Liikennelentäjälitto ry:n työtaistelutoimilla ei ole asian arvioinnissa tai ratkaisemisessa mitään merkitystä.

X Oyj katsoi lausuntoasian TN 1491-22 käsittelyn yhteydessä, että työvuorolistalla tarkoitetaan tietoa, joka on toimitettu työntekijälle sähköpostitse seitsemän vuorokautta ennen kuin vaihdetta, ja että työntekijä voisi siirtyä lentoaseman turvalvotulle alueelle muussa asussa kuin virkapuvussaan yksistään mainittua työvuorolistaa ja kulkukorttia näyttämällä. Toiseksi X Oyj ei ole edellyttänyt työntekijältä ennen työajan alkua, eli lähtöportille saapumista, mitään muita toimenpiteitä kuin työvuorolistan tarkastamisen. Kolmanneksi yhtiö on yksilöinyt työntekijällä annetut välineet, mutta todennut, että sähköisten laitteiden käytön voi halutessaan aloittaa vasta lennon lähtöportilla. Aiemmista vastauksistaan poiketen X Oyj muutti 17.11.2024 vaatimuksiaan siten, että työntekijän on työvuorolistan tarkastamisen lisäksi oltava jatkuvasti myös yhtiön tavoitettavissa jo ennen turvalvotulle alueelle saapumisestaan mahdollisten työvuoromuutosten vuoksi. Lisävaatimus on ristiriidassa sen kanssa, mitä X Oyj esitti 2.9.2021 päivätyssä selvityksessä työneuvostolle (”Ennen lähtöportilla tapahtuvaa ilmoittautumista lentohenkilöstö ei ole työnantajan käytettävissä, eikä heidän edellytetä suorittavan mitään työtehtäviä työnantajan lukuun.”). SAK ry:n käsityksen mukaan on ilmeistä, ettei nykytila enää vastaa työneuvostolle aiemmin kerrottua asiointilaa. X Oyj on 11.4.2025 päivätyssä vastineessaan katsonut, että työvuorolistan tarkastamisen ja työnantajan tavoitettavissa olemisen lisäksi työntekijällä on velvollisuus itse tarkastaa mahdolliset työvuorolistamuutokset MyFlight-applikaatiosta. SAK ry:n käsityksen mukaan on täysin selvää, että tässä yksilöidyt vaatimukset eivät enää vastaa sitä, mitä X Oyj on lausunnon TN 1491-22 käsittelyvaiheessa esittänyt työntekijän velvollisuuksista. Tuolloin pidettiin riittävänä, että työntekijä saapuu lentokentälle ja tarkastaa lennon lähtöportin lentokentän monitoreista ja aloittaa sähköisten laitteiden käytön työajan alkaessa lennon lähtöportilla. Kun työajan alkamisen kannalta olennainen olosuhde on muuttunut nykyhetken ja lausunnon TN 1491-22 antamishetken välillä, tulisi muutetun ohjeistuksen vaikuttaa työaikaan koskevaan arvioon.

Työntekijä ei voi olla samanaikaisesti työtehtävissä ja vapaa-ajalla. Tästäkään syystä lentoaseman turvalvotulla alueella liikkuminen ei rinnastu muulle tavanomaiselle työpaikalle kulkemiseen, sillä oleskelu turvalvotulla alueella edellyttää työtehtävää. X Oyj:n uuden ohjeistuksen vuoksi olosuhteet ovat muuttuneet olennaisella tavalla 17.11.2024 jälkeen eikä se vastaa enää lausunnossa TN 1491-22 tarkasteltuja olosuhteita. Liikennelentäjien työehtosopimuksessa ei ole sovittu lentäjälle velvoitetta olla X Oyj:n tavoitettavissa vapaa-ajalla, vaan ainoastaan varallaolo- tai reservijaksojen aikana. Varallaolajaksojenkin aikana lentäjän on oltava työnantajan tavoitettavissa

puhelimitse, mutta ei tekstiviestitse taikka muun järjestelmän välityksin. Näin ollen X Oyj:llä ei ole mitään sopimukseen liittyvää perustetta vaatia lentäjiään olemaan sen tavoitettavissa vapaa-ajallaan ennen työajan alkua puhelimitse tai viestitse taikka sen ylläpitämissä muissa järjestelmissä.

Lausunnossa TN 1491-22 esitetty johtopäätös, jonka mukaan työaika alkaa vasta lähtöportilla ilmoittautumisesta, perustuu yksinomaan työaikalain 3 §:n tulkintaan, eikä siinä ole otettu kantaa ilmailuoikeuteen tai rikosoikeudellisiin seuraamuksiin, tai muutenkaan huomioitu näiden vaikutusta työajan määrittelyn tulkintaan.

X Oyj on viimeistään 17.11.2024 ohjeistanut työntekijöille lisävelvoitteita lähtöportin tarkistamisen, turvatarkastuksen ja mahdollisen passintarkastuksen lisäksi. X Oyj edellyttää lentäjien käyttävän työlaitteitaan työvuoromuutoksista varmistuakseen ennen lentoaseman turvavalvotulle alueelle saapumista ja olemaan työnantajan tavoitettavissa puhelimitse tai viestitse.

SAK ry:n mukaan selvänä olisi pidettävä sitä, että työaika alkaa jo ennen lähtöporttia ja viimeistään turvavalvotulle alueelle siirryttäessä. Lentoasemanpitäjän ohjeistus sallii alueella liikkumisen vain työtehtävissä. Vapaa-ajalla alueella ei saa liikkua, ja oikeutta kuljettaa tavaroita turvavalvotulle alueelle on rajoitettu. Alueella oleskelu ei ole vapaa-ajan matkustamista vaan täysin työntekoon sidottua. Sekä EU:n lentotoiminta-asetus että EASA:n tulkinnat ovat selvät: Jos työnantaja velvoittaa työntekijän tekemään toimenpiteitä ennen lähtöporttia (turvatarkastus, EFB-päivitys), alkaa siitä työaika. X Oyj:n oma 17.11.2024 antama ohjeistus tekee selväksi sen, että työntekijällä on velvollisuus olla tavoitettavissa ja seurata työvuorolistan muutoksia jo ennen lähtöporttia. Toisin sanottuna työnantaja käyttää direktiovaltaa tosiasiallisesti jo ennen lähtöporttia. Rikosvastuuta koskevaa kysymystä ei voida sivuuttaa työaikaa koskevassa arvioinnissa. Jos työntekijä siirtyisi alueelle ilman voimassa olevaa työvuoroa, vastuu kohdistuisi yksittäiseen työntekijään, ei työnantajaan.

X Oyj on korostanut, että sen 17.11.2024 antama ohjeistus koski liikennelentäjiä ja se liittyi liikennelentäjien käynnissä olleista työtaistelutoimista johtuviin poikkeuksellisiin olosuhteisiin. Olennaista tilanteessa oli se, että liikennelentäjät olivat Suomen Liikenneentäjäjliitto ry:n julistamien työtaistelutoimenpiteiden vuoksi kieltäytyneet normaalin prosessin mukaisesti vastaamasta lennonseivityksen työvuorolistamuutoksia koskeviin puheluihin. Tämän vuoksi ohjeistusta tarkistettiin siten, että lentojen muutoksista ilmoitettiin puhelun lisäksi myös tekstiviestitse. Työtaistelutoimenpiteiden jatkuessa tekstiviestikäytännöstä luovuttiin, jonka jälkeen siirryttiin takaisin normaaliin käytäntöön, jossa lennonseivitys ilmoittaa mahdollisista

työvuorolistamuutoksista työntekijöille heti muutosten ilmetessä lähtökohtaisesti puhelimitse tai MyFlight-applikaatioon tulevalla ilmoituksella. Liikennelentäjiä muistutettiin ohjeistuksessa myös siitä, että vastaavasti kuin missä muussa tahansa työympäristössä, myös lentoliikenteessä liikennelentäjällä on velvollisuus tarkistaa työvuorolistansa, siihen mahdollisesti tulleet muutokset ja varmistua siitä, missä ja milloin työaika alkaa.

X Oyj:n näkemyksen mukaan mikään työajan alkamisen kannalta olennainen olosuhde ei ole muuttunut lausunnon TN 1491-22 antamisen ja nykyhetken välillä. Tilanteissa, joissa työvuorolistaan tulee muutoksia, lennonselvitys kommunikoi tulevat muutokset lentohenkilöstölle heti niiden ilmetessä lähtökohtaisesti puhelimitse tai MyFlight-applikaatioon tulevalla ilmoituksella. Tämän ilmoituksen saatuaan työntekijällä on jo tieto muuttuneesta työvuorolistasta, jonka jälkeen hän voi sen halutessaan vielä tarkistaa erikseen Myflight-applikaatiosta. Ennen Myflight-applikaation toiminnallisuuden implementointia kyseinen prosessi toimi siten, että lennonselvitys kommunikoi muutokset lentohenkilöstölle heti niiden tarpeen ilmetessä ja tämän jälkeen lentohenkilöstö pystyi halutessaan vielä tarkistamaan työvuorolistaan tulevat muutokset Y-nimisessä palvelussa. Mitään pakkoa muuttuneen työvuorolistan tarkastamiseen nimenomaisesti Myflight-applikaatiosta (tai aiemmin Y-palvelusta) ei kuitenkaan ole, vaan työntekijä voi tiedon työvuorolistamuutoksesta saatuaan esimerkiksi merkitä muutoksen paperille tai toimia muulla parhaaksi katsomallaan tavalla, kunhan hän vain on tietoinen työvuoromuutoksestaan ennen työvuoron alkua. Olennaista asiassa on se, että velvollisuus työvuorolistaan tutustumiseen ennen työajan alkua sisältää myös velvollisuuden tutustua työvuorolistaan mahdollisesti tullesiin muutoksiin ennen työajan alkua, minkä vuoksi työntekijän tulee siis olla tietoinen työvuorolistansa sisällöstä sekä siihen mahdollisesti tulleista muutoksista jo ennen saapumistaan työvuoroon. Tästä huolimatta työvuorolistaan tutustumiseen ennen työvuoron alkua käytettyä aikaa ei ole pidettävä työaikalain mukaisena työaikana.

X Oyj ei ole 17.11.2024 antamallaan ohjeistuksella muuttanut vaatimuksia siten, että työntekijöiden tulisi työvuorolistan tarkastamisen lisäksi olla jatkuvasti työnantajan tavoitettavissa jo ennen työvuoron alkua. X Oyj ei edellytä työntekijöiden olevan jatkuvasti työnantajan tavoitettavissa ennen työvuoron alkua. Yhtiö edellyttää työntekijöiltä ainoastaan työvuorolistaan ja siihen mahdollisesti tullesiin muutoksiin tutustumista ennen työvuoron alkua. 17.11.2024 annetussa ohjeistuksessa X Oyj katsoi tarpeelliseksi muistuttaa siitä, missä tarkoituksessa turvavalvotulle alueelle saa siirtyä, koska liikennelentäjät olivat Suomen

Liikennelentäjäliitto ry:n työtaistelutoimenpiteiden vuoksi kieltäytyneet normaalin prosessin mukaisesti vastaamasta lennon selvityksen puheluihin koskien työvuorolistamuutoksia.

X Oyj:n näkemyksellä kulkulupaohjeistuksen sisällöstä, ilmailulain tai EU:n lentotoiminta-asetuksen säännöksillä taikka lentoaseman pitäjän antamalla kulkulupaohjeistuksella ei ole mitään tekemistä työaikalain mukaisen työajan alkamisen tai määräytymisen kanssa.

KÄSITTELYRATKAISU

Työneuvosto on 24.10.2022 antanut SAK ry:n pyynnöstä lausunnon TN 1491-22 siitä, onko X Oyj:n lentohenkilöstön (lentäjät ja matkustamohenkilökunta) kulkeminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille työaikalain 3 §:ssä tarkoitettua työaika. Lausunnossa päädyttiin siihen, että kysymys ei ole työaikalain 3 §:ssä tarkoitettua työajasta. SAK ry on 17.3.2025 pyytänyt työneuvostoa antamaan asiassa uuden lausunnon. Perusteena asian uudelleen käsittelylle on esitetty työneuvoston antaman lausunnon TN 1491-22 asiavirhe, samoin kuin lausunnon antamisen jälkeen esille tullut uusi selvitys, jonka perusteella olisi päädyttävä siihen, että työneuvoston lausunnon TN 1491-22 lopputulos on virheellinen.

SAK ry:n käsityksen mukaan sen väittämää asiavirhettä ei voitaisi kuitenkaan vaatia korjattavaksi hallintolain (434/2003) 50 §:n (581/2010) perusteella. Näin ollen SAK ry on pyytänyt työneuvostoa antamaan asiassa kokonaan uuden lausunnon.

Työneuvostosta ja eräistä työsuojelun poikkeusluvista annetun lain (400/2004, työneuvostolaki) 6 §:n mukaan asioiden käsittelyyn työneuvostossa noudatetaan hallintolakia (434/2003), ellei työneuvostolaissa toisin säädetä. Hallintolain 50 § koskee asiavirheen korjaamista. Työneuvostolaissa ei ole säädetty mitään sellaista, joka erityissääntelynä syrjäyttäisi hallintolain 50 §:n. Näin ollen työneuvoston lausunnossa olevan asiavirheen korjaaminen on ratkaistava hallintolain 50 §:n nojalla. Vaikka SAK ry ei ole vaatinut asiavirheen korjaamista hallintolain perusteella, on työneuvoston arvioitava asiaa viran puolesta. Mikäli kysymykseen ei tule asiavirheen korjaaminen hallintolain 50 §:n perusteella, on työneuvoston ratkaistava, voiko se antaa asiassa uuden lausunnon.

SAK ry:n mukaan työneuvoston lausuntoa TN 1491-22 rasittaisi asiavirhe, kun X on lausuntoasian käsittelyn yhteydessä jättänyt toimittamatta työneuvostolle sellaista selvitystä, joka olisi osoittanut lausunnossa huomioon otetun selvityksen ja asiaa koskevan oikeustositseikaston virheelliseksi. Edelleen SAK ry on tuonut esille, että X Oyj on 17.11.2024 täsmentänyt aiempaa ohjeistustaan, ja lentohenkilöstön olisikin oltava työnantajan tavoitettavissa ja näin ollen myös työnantajan käytettävissä jo ennen lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla suoritettavaa ilmoittautumista. X Oyj:n 17.11.2024 antama ohjeistus olisi SAK ry:n mukaan otettava huomioon uutena selvityksenä. Kun ohjeistus perustuu samaan taustalla vaikuttavaan lainsäädäntöön, joka oli arvioitavana jo lausunnossa TN 1491-22, eivät X Oyj:n sen yhteydessä antamat taustatiedot ole

vastanneet todellisuutta. SAK ry:n mukaan työneuvoston lausunnossa on myös virheellisiä päätelmiä (kulkemisen aikana työntekijällä ei ole työvelvoitteita ja passi- ja turvatarkastus rinnastuvat kulunvalvonnan käyttöön). Päätelmä siitä, että kulkemisen aikana työntekijällä ei olisi velvoitteita, ei vastaa myöskään X Oyj:n voimassa olevaa ohjeistusta lentoaseman turvavalvotulla alueella kulkemisesta. Asiasivirheestä on kysymys myös siltä osin, kun työneuvosto ei lausunnossaan arvioinut asiaa lainkaan työntekijän henkilökohtaisen rikosoikeudellisen vastuun kannalta tilanteissa, joissa X Oyj peruuttaa lentohenkilöstön jäsenen työtehtävän turvavalvotulle alueelle saapumisen jälkeen ennen työajan alkamista.

Hallintolain 50 §:n mukaan viranomaisella voi poistaa virheellisen päätöksensä ja ratkaista asian uudelleen, jos 1) päätös perustuu selvästi virheelliseen tai puutteelliseen selvitykseen; 2) päätös perustuu ilmeisen väärään lain soveltamiseen; 3) päätöstä tehtäessä on tapahtunut menettelyvirhe; tai 4) asiaan on tullut sellaista uutta selvitystä, joka voi olennaisesti vaikuttaa päätökseen.

Hallintolain 50 §:ssä tarkoitetun korjaamismahdollisuuden on katsottu ulottuvan vain selviin ja luonteeltaan ilmeisiin virheisiin (HE 72/2002 vp, s. 104 ja mm. KHO 2015:132). Työneuvosto on antanut lausunnon TN 1491-22 niiden tosiseikkojen perusteella, jotka se sai asianosaisilta käsittelyn eri vaiheissa, ja joita se hankki myös oma-aloitteisesti. Työneuvoston käytössä olleissa aineistoissa oli mukana muun ohessa Finavian ohjeistus lentokentän turvavalvotulla alueella kulkemisesta. Myös ilmailulainsäädäntö, ilmailumääräykset ja X Oyj:n toimintakäsikirjan sisältö olivat aineistossa mukana. Lisäksi työneuvosto pyysi Traficomilta virka-apuna selvitystä siitä, onko viimeksi mainitussa aineistossa mahdollisesti sellaisia asioita, jotka voisivat vaikuttaa työaikalain 3 §:n tulkintaan. Traficomilta saadun vastauksen mukaan aineistossa ei ollut mitään työaikaa koskevia säännöksiä ja/tai määräyksiä.

SAK ry:n mukaan X Oyj:n 17.11.2024 antama uusi ohjeistus olisi peruste oikaista työneuvoston antamaa lausuntoa TN 1491-22. Työneuvoston lausunto annettiin 24.10.2022, ja SAK ry:n esille tuoma ohjeistus on annettu vuoden 2024 marraskuussa. Kysymys on lausunnon antamisen jälkeiseen aikaan kohdistuvasta selvityksestä, jota ei ole voitu ottaa huomioon lausuntoasian käsittelyssä.

Työneuvoston käsityksen mukaan työneuvoston antama lausunto TN 1491-22 ei ole perustunut selvästi virheelliseen tai puutteelliseen selvitykseen, jonka vuoksi lausuntoa tulisi korjata itseoikaisuna hallintolain 50 §:n perusteella. Näin ollen työneuvosto ei ryhdy oikaisemaan aiemmin antamaansa lausuntoa TN 1491-22.

SAK ry on vaatinut myös asian uudelleen käsittelyä ja uuden lausunnon antamista. X Oyj:n mukaan uuden lausunnon antamiselle ei ole perusteita.

Hallintoasioissa voidaan pitää lähtökohtana sitä, että jos on kysymys samoissa olosuhteissa tehdystä samaan oikeuskysymykseen kuuluvasta asiasta samoine perusteluineen ilman aikaisemmin tehdyn päätöksen virheellisyyttä, on aiemmalla päätöksellä oikeusvoima. Näin ollen aivan samaa asiaa – ilman mitään muutosta tosiseikastossa – ei ole tarkoituksenmukaista käsitellä uudelleen, vaikka siihen ei mitään lakiin perustuvaa estettä olisikaan.

Vaikka työneuvoston antamat lausunnot eivät ole oikeudellisesti sitovia, pitää työneuvosto perusteltuna noudattaa edellä esille tuotua sääntöä, jonka mukaan aivan samaa lausuntoasiaa ei ole syytä käsitellä uudelleen. SAK ry on kuitenkin vedonnut uuteen selvitykseen (X:n 17.11.2024 antama ohjeistus), joka ajoittuu aiemman lausunnon antamisen jälkeiseen aikaan. SAK ry:n mukaan työneuvosto ei olisi myöskään arvioinut launnossaan TN 1491-22 työntekijän henkilökohtaisen rikosoikeudellisen vastuun merkitystä työaikalain 3 §:ää tulkittaessa. Näin ollen lausuntopyyntöön kohteena ei ole aivan sama asia, josta lausunto TN 1491-22 on annettu. Työneuvosto antaa asiassa uuden lausunnon, jossa tarkastellaan X Oyj:n antaman uuden ohjeistuksen ja työntekijään mahdollisesti kohdistuvan rikosoikeudellisen vastuun merkitystä työaikalain 3 §:ää tulkittaessa.

Sovelletut lainkohdat

Työneuvostosta ja eräistä työsuojelun poikkeusluvista annettu lain (400/2004) 6 §.
Hallintolain (434/2003) 50 § (581/2010).

Muutoksenhaku

Valitusosoituksen mukaan.

Äänestys

Päätös perustuu puheenjohtaja Ahtelan sekä jäsenten Ilveskivi, Kannisto, Meling, Tarnaala sekä varajäsen Nymanin mielipiteeseen.

Jäsen Salonen esitti eriävän mielipiteensä, johon jäsenet Kiiski ja Lahti-Leeve yhtyivät.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Hallintoasioissa voidaan pitää lähtökohtana sitä, että jos on kysymys samoissa olosuhteissa tehdystä samaan oikeuskysymykseen kuuluvasta asiasta samoine perusteluineen ilman aikaisemmin tehdyn päätöksen virheellisyyttä, on aiemmalla lausunnolla oikeusvoima. Näin ollen aivan samaa lausuntopyyntöä – ilman mitään muutosta tosiseikastossa – ei ole tarkoituksenmukaista käsitellä uudelleen.

SAK ry on vedonnut lausuntopyynnössään lausunnon TN 1491-22 jälkeiseen, X Oyj:n 17.11.2024 antamaan ohjeistukseen.

X Oyj:n 17.11.2024 antama ohjeistus:

"Haluamme muistuttaa lentäjiä myös siitä, että lentoaseman turvalvotulle alueelle ei tule mennä, mikäli lentäjä ei ole työtehtävissä. Kukin kortinhaltija on henkilökohtaisesti kortin vastaanottaessaan allekirjoituksellaan hyväksynyt, ettei käytä kulkukorttia lentokentän turvalvotulle alueelle siirtymiseen missään muussa kuin työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa.

Mikäli lentäjä ei SLL:n ohjeistuksen mukaisesti vastaa työnantajan yhteydenottoihin ja/tai tarkista työvuorolistaansa ja menee turvalvotulle alueelle tilanteessa, jossa työvuoro on esimerkiksi lennon peruuntumisen johdosta muuttunut, toimii hän vastoin lentoaseman kulkukorttien ehtoja ja yleisiä kulkumääräyksiä.

Kulkukortin ehtojen ja yleisten kulkumääräysten noudattaminen on lähtökohtaisesti jokaisen henkilökohtaisella vastuulla, ja jokainen turvalvotulle alueelle korttiehtojen vastaisesti saapuva ottaa tietoisien riskien mahdollisista seuraamuksista."

Lausuntopyynnössä tai sen johdosta annetuissa lisäselvityksissä ei ole väitetty, että 17.11.2024 tehty muistutuksen sisältö olisi työntekijöille asiana uusi, vaan kysymys on ymmärtääksemme muistutuksesta jo aiemmin voimassa olleista tosiseikoista. X Oyj:n 17.11.2024 tekemän muistutuksen mukaan turvalvotulle alueelle meneminen edellyttää kulkukorttia, jonka vastaanottamalla työntekijä on sitoutunut siihen, että turvalvotulle alueelle meneminen edellyttää työtehtäviin liittyvää tarkoitusta ja kulkukorttiehtojen noudattamista. Lisäksi SAK on vedonnut lausuntopyynnössään myös vuonna 2014 voimaan tulleeseen ilmailulakiin ja siinä oleviin määräyksiin ilmailurikkomuksesta. Kummassakaan ei käsityksemme mukaan ole kysymys uusista tosiseikastoista, joiden johdosta olisi tarkoituksenmukaista antaa samasta oikeuskysymyksestä samoine perusteluineen uusi lausunto.

Käsityksemme mukaan myöskään työnantajan muistutus siitä, että työntekijän tulee varmistaa työvuoronsa ja työnteon alkamispaikkansa etukäteen, on notorinen seikka, eikä uusi tosiseikka, joka edellyttäisi asian uutta käsittelyä työneuvostossa.

Katsomme, että asiassa ei ole esitetty mitään sellaisia uusia tosiseikkoja, joiden johdosta asiassa olisi tarkoituksenmukaista antaa uusi lausunto.

TYÖNEUVOSTON LAUSUNTO

Työneuvosto päätyi lausunnossaan TN 1491-22 siihen, että X Oyj:n lentohenkilöstön kulkeminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille ei ollut työaikalain 3 §:ssä tarkoitettua työaikaa. Saadun selvityksen perusteella lentohenkilöstön ei katsottu suorittaneen lähtöportille kulkemisen aikana työtehtäviään eikä heitä ollut määrätty olemaan kyseisenä aikana työntekopaikalla työnantajan käytettävissä. Lentokentän turva- ja passintarkastuksen ei katsottu poikkeavan eri työpaikoilla käytössä olevista kulunvalvontaa koskevista menettelyistä, joiden tarkoituksena on varmistaa, että työntekijällä on oikeus siirtyä työnsuorituspaikalle. Työtehtävien suorittaminen eli lennonvalmistelu alkoi vasta ilmoittautumisajan päätyttyä lähtöportilla tai lentokoneessa, eikä työnantaja ollut määrännyt lentohenkilöstölle työtehtäviä sitä edeltävälle ajalle. Lentohenkilöstön jäsenen tuli itse kyetä arvioimaan lentoasemalla kulkemisen vaatiman ajan pituus ja saapua sinne niin, että hän oli lähtöportilla ilmoittautumisaikana. Jokaisen lentohenkilöstön jäsenen tuli myös varmistua siitä, että hän oli liikkumassa oikealle lähtöportille. Siitä huolimatta, että työn aloituspaikalle siirtymiseen muun ohessa lentokentän turvatarkastetulla alueella saattoi liittyä seikkoja, jotka ovat enemmän työntekijän vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella kuin muun tyyppisessä ympäristössä liikuttaessa, ei liikkumista työnsuorituspaikalle pidetty työajaksi luettavana aikana. Arviointiin ei vaikuttanut se, että käytännössä kulku lentoasemalla lähtöportille tapahtui pääsääntöisesti työnantajan määräämät työvaatteet valmiiksi ylle puettuina ja iPad ja/tai matkapuhelin mukana. Työneuvosto kiinnitti huomiota siihen, että työhön kulkiessaan työntekijä ei voi yleensä toimia samalla tavoin kuin vapaa-ajallaan. Työneuvoston näkemyksen mukaan rajoituksia ajankäytölle syntyy jo pelkästä liikkumisesta (esimerkiksi autolla ajamisesta), mihin ei vaikuta se, onko työntekijällä mahdollisesti työasu jo työnsuorituspaikalle siirryttäessä päällään tai kuljettaako hän mukanaan vaikkapa työnantajan käyttöön antamaa puhelinta.

X Oyj antoi 17.11.2024 liikennelentäjilleen ohjeistuksen, jossa muistutettiin siitä, että lentoaseman turvalvotulle alueelle ei tule siirtyä, mikäli lentäjä ei ole työtehtävissä. Lisäksi ohjeessa todettiin, että jos lentäjä ei Suomen Liikenneentäjiliitto ry:n antaman ohjeistuksen mukaisesti vastaa työnantajan yhteydenottoihin ja/tai tarkista työvuorolistaansa ja menee turvalvotulle alueelle tilanteessa, jossa työvuoro on esimerkiksi lennon peruuntumisen johdosta muuttunut, toimii hän vastoin lentoaseman kulkukorttien ehtoja ja yleisiä kulkumääräyksiä. Edelleen ohjeessa tuotiin esille, että jokainen turvalvotulle alueelle korttiehtojen vastaisesti saapuva henkilö ottaa tietoisesti riskin mahdollisista seuraamuksista.

SAK ry:n mukaan X Oyj:n uuden ohjeistuksen perusteella lentohenkilöstön jäsenen on oltava työnantajan tavoitettavissa mahdollisen työvuoromuutoksen vuoksi, mikä voidaan tehdä milloin vain ennen työvuoroa taikka työvuoron jo alettua. Tällainen työvuoromuutos ei ilmene Finavian lentoasemalla julkaisemista lähtöporttiedoista. SAK ry on korostanut, että mikäli lentohenkilöstön jäsen saapuu lennon lähtöportille julkaistun työvuorolistan mukaisesti, ja on työnantajan käytettävissä vasta lähtöportilla ja saa tiedon työtehtävän peruuntumisesta/muutoksesta vasta tuolloin, ei työntekijä ole ollut välttämättä työtehtävissä lentoaseman turvavalvotulla alueella liikkeussaan. Tässä tapauksessa lentohenkilöstön jäsen on todennäköisesti syyllistynyt ilmailurikkomukseen tai valtion rajan ylittämiseen mahdollisesti myös valtionrajarikokseen rikoslain perusteella. Marraskuussa 2024 annettu ohjeistus on ristiriidassa X Oyj:n lausuntoasian TN 1491-22 yhteydessä esittämän kanssa. Tuolloin yhtiö kertoi, että ennen lähtöportilla tapahtuvaa ilmoittautumista lentohenkilöstö ei ole työnantajan käytettävissä, eikä heidän edellytetä suorittavan sinä aikana mitään työtehtäviä työnantajan lukuun. SAK ry:n käsityksen mukaan nykytila ei enää vastaa aiemmin työneuvostolle kerrottua asiantilaa.

X Oyj:n mukaan se ei edellytä lentohenkilöstön olevan jatkuvasti työnantajan tavoitettavissa ennen työvuoron alkua. Yhtiö edellyttää lentohenkilöstön jäseniltä ainoastaan työvuorolistaan ja siihen mahdollisesti tulleisiin muutoksiin tutustumista ennen työvuoron alkua. X Oyj kertoo katsoneensa 17.11.2024 antamallaan ohjeistuksella tarpeelliseksi muistuttaa liikennelentäjiä siitä, missä tarkoituksessa turvavalvotulle alueelle saa siirtyä. Liikennelentäjät eivät olleet tarkistaneet mahdollista lennon peruuntumista ja lähtöporttiedon vaihtumista. He olivat myös työtaistelutoimenpiteiden vuoksi kieltäytyneet normaalin prosessin mukaisesti vastaamasta lennonselvityksen työvuorolistamuutoksia koskeviin puheluihin.

Työneuvosto suoritti lausuntoasiaa TN 1491-22 käsiteltäessä katselmuksen Helsinki-Vantaan lentokentällä, jonka aikana lentoasemalla kuljettiin lentojen lähtöporteille eri reittejä pitkin. Lausunnon arviointiosan kohdassa 4.2 todetaan seuraavaa: ”Lentohenkilöstön tulee itse selvittää, mikä on kulloisenkin lennon lähtöportti ja siirtyä sinne turvatarkastuksen ja mahdollisen passintarkastuksen kautta. Lentohenkilöstön jäsenen tulee huolehtia siitä, että hänellä on mukanaan voimassa olevat matkustusasiakirjat. Lentojen lähtöportit saattavat joskus muuttua alkuperäisestä, joten lentohenkilöstön on varmistettava, että he ovat siirtymässä oikealle lähtöportille. Lentohenkilöstön jäsenen on suunniteltava ajankäyttönsä sekä saapumisensa lentokentälle ja siellä kulkeminen niin, että hän on lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla työnantajan määräämänä

ilmoittautumisaikana. Kulkeminen vie eripituisen ajan riippuen lähtöportin sijainnista ja muun muassa turvatarkastuksen ruuhkasta. Kysymys on noin 10–30 minuutin pituisesta ajasta. Työneuvostolle on selvitetty, että työtehtävien suorittaminen eli lennonvalmistelu alkaa vasta ilmoittautumisajan päätyttyä lähtöportilla tai lentokoneessa. Työnantaja ei ole määrännyt lentohenkilöstölle työtehtäviä sitä edeltävälle ajalle. Työnantaja ei ole myöskään määrännyt muuta aikaa kuin ilmoittautumisajan.” Työneuvoston käsityksen mukaan jo lausuntoasiaa TN 1491-22 käsiteltäessä oli tiedossa, että aiemmin ilmoitettu lähtöportti voi muuttua, ja muutos voi tapahtua myös siinä vaiheessa, kun lentohenkilöstön jäsen on jo siirtynyt turvavalvotulle alueelle. Lausuntoasian yhteydessä kävi ilmi myös se, että lentohenkilöstön jäsenen tulee viime kädessä itse varmistua siitä, että hän on kulkemassa oikealle lähtöportille.

Näin ollen X Oyj:n 17.11.2024 antamassa ohjeistuksessa kerrottu toimintatapa ei työneuvoston käsityksen mukaan ole uusi verrattuna lausuntoasian TN 1491-22 yhteydessä esille tulleeseen selvitykseen. Se, että työnantaja muistuttaa tai antaa asiassa uuden aiempaa käytäntöä ja/tai ohjeistusta vastaavan ohjeen, ei voi vaikuttaa työaikalain 3 §:ssä tarkoitetun työajan määräytymiseen. Työneuvoston käsityksen mukaan lentohenkilöstöön kuuluvan työntekijän matka lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille ei ole työajaksi luettavaa aikaa, vaikka työnantaja ohjeistaisi tai määräisi työntekijän tarkistamaan, että lähtöportitiedot pitävät paikkaansa ja olemaan tavoitettavissa mahdollisista muutoksista ilmoittamista varten.

Lausuntoasian TN 1491-22 yhteydessä selvitettiin myös se, että lentoaseman turvavalvotulla alueella kulkeminen edellyttää ’lentoasemanpitäjän’ eli Finavian myöntämää lupaa, ja että työtä varten myönnetty kulkulupa ei oikeuta liikkumaan alueella vapaa-ajanviettotarkoituksessa. Työvuoroluettelon mukainen lento voi peruuntua sen jälkeen, kun lentohenkilöstön jäsen on jo siirtynyt aiemmin saamansa tiedon perusteella turvavalvotulle alueelle. Työneuvoston käsityksen mukaan lentohenkilöstön liikkumisen tarkoitus turvavalvotulla alueella voi muuttua myös muista syistä. Esimerkiksi lentohenkilöstön jäsen voi sairastua juuri ennen työvuoron alkua turvavalvotulla alueella, eikä hän voikaan ryhtyä suorittamaan työtä. Lentohenkilöstön ollessa turvavalvotulla alueella voi ilmetä myös ylivoimaisia työnantajasta ja työntekijästä riippumattomia seikkoja, jotka estävät työn suorittamisen alkamisen. Tällaiset muutokset eivät kuitenkaan johda siihen, että kulkeminen muuttuisi työaikalain 3 §:ssä tarkoitetuksi työajaksi. Mikäli työntekijän todettaisiin syyllistyneen syystä tai toisesta työn suorituspaikalle kulkiessaan rangaistavaan tekoon, ei se eikä mikään muukaan rikosoikeudellisen arvioinnin piiriin kuuluva asia voi vaikuttaa työaikalain 3 §:n

tulkintaan eikä työntekijän omalla ajalla tapahtuva työn suorituspaikalle kulku muutu työajaksi luettavaksi ajaksi.

Edellä esitetyn perusteella työneuvosto katsoo, että sillä ei ole aihetta päätyä asiassa muuhun lopputulokseen kuin mitä lausunnossa TN 1491-22 on esitetty.

Sovelletut lainkohdat

Työaikalain (872/2019) 3 §.

Äänestys

Lausunto perustuu puheenjohtaja Ahtelan, jäsenten Kiiski, Lahti-Leeve, Meling, Tarnaala ja Salonen sekä varajäsen Nymanin mielipiteeseen.

Jäsen Ilveskivi esitti eriävän mielipiteen, johon jäsen Kannisto yhtyi.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Toisin kuin enemmistö katsomme, että lentohenkilöstön työaika alkaa heidän kulkiessaan turvatarkastuksen läpi siirtyen turvalavotulle alueelle, ja että lentohenkilöstö on tällöin työnantajan käytettävissä valmiina suorittamaan työtehtäviään työnantajan osoittamassa paikassa, ja työnantaja tosiasiallisesti käyttää direktio-oikeuttaan. Lisäksi katsomme, että lausuntopyyntöä tuotiin esiin sellaista uutta selvitystä, jonka merkitystä olisi tullut arvioida uudessa lausunnossa ottaen huomioon kaiken lentohenkilöstön työaikakysymykseen vaikuttavan tosiseikaston.

Uuden selvityksen perusteella tässä tapauksessa on selkeästi osoitettu, että lentohenkilöstö on työnantajan käytettävissä viimeistään kulkiessaan turvatarkastuksen läpi siirtyen turvalavotulle alueelle, jossa työntekijöiden oleskelu muutoin kuin työtehtävissä on yksiselitteisesti kiellettyä rangaistuksen uhalla. Ilmailulain (864/2014) 100 §:n mukaan liikkuminen lentoaseman turvalavotulla alueella ilman lentoaseman pitäjän lupaa on kielletty. Finavia myöntää kulkuluvan vain työtehtäviä varten, ja luvan väärinkäyttö voi johtaa ilmailurikkomukseen (178 §).

Työntekijä, joka saapuu alueelle ilman työtehtävää, voi joutua rikosoikeudelliseen vastuuseen. Tämä korostaa, että lentoaseman turvalavotulla alueella liikkuminen ei ole vapaa-aikaa vaan työnantajan kontrolloimaa aikaa.

Työaikalain 3 §:n tulkinta

Työaikalain 3 §:n mukaan työaika on aikaa, jolloin työntekijä tekee työtä, on työnantajan käytettävissä tai suorittaa tehtäviään kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Kansallista oikeutta on tulkittava tapaukseen soveltuvan EU-oikeuden ja EU-oikeuden tavoitteiden kanssa yhteensopivalla tavalla. Työaikalain 3 §:n säännöstä on näin ollen tulkittava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/88/EY (työaikadirektiivi) 2 artiklan työaikaa ja lepoaikaa koskevien käsitteiden ja näiden tulkintakäytännön valossa.

Kuten Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä (ks. C-909/19, BX vastaan Unitatea Administrativ Teritorială D, tuomion 47. kohta, C-580/19R, J vastaan Stadt Offenbach am Main, tuomion 28. kohta, C-344/19, D. J. vastaan Radiotelevizija Slovenija, tuomion 27. kohta, C-214/20, MG vastaan Dublin City Council, tuomion 37. kohta ja kaikissa näissä tuomioissa viitattu oikeuskäytäntö) ilmenee, työaikadirektiivin säännöksiä ei voida tulkita suppeasti työntekijällä direktiivin perusteella olevien oikeuksien kustannuksella. Työaikadirektiivin tarkoituksena on vahvistaa vähimmäisvaatimukset, joilla pyritään parantamaan työntekijöiden elin- ja työoloja lähentämällä erityisesti työajan kestoa koskevia kansallisia säännöksiä. Näitä vaatimuksia on pidettävä erityisen tärkeinä unionin työ- ja sosiaalioikeuden sääntöinä, joita on sovellettava jokaiseen työntekijään. Direktiivin 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettua työajan käsitteen tulkinnassa otetaan erottamattomasti huomioon myös se, että työntekijä on työsuhteen heikompi osapuoli. Direktiivin tulkinta ei voi johtaa siihen, että työntekijällä on velvoitteita tavanomaisen työaikansa ulkopuolella direktiivissä tarkoitettua lepoajan kustannuksella.

Tässä tapauksessa työaikadirektiivin työ- ja lepoaikaa koskevien käsitteiden tulkinta, ottaen huomioon, ettei näiden käsitteiden sisältöä voida tulkita suppeasti työntekijän oikeuksien kustannuksella, johtaa väistämättä työneuvoston enemmistön kantaa päinvastaiseen lopputulokseen. Lentohenkilöstö ei ole vapaa velvoitteistaan siirtyessään turvalavotulle alueelle, eikä alueella oleskelu mahdollista työntekijälle direktiivissä tarkoitettua lepoaikaa, eli sellaista aikaa, jonka työntekijä voisi käyttää omiin tarkoituksiinsa vapaana työsuhteeseen liittyvistä velvoitteista.

Uuden selvityksen merkitys asian arvioinnissa

X Oyj on antanut työneuvoston lausunnon (TN 1491-22) antamisen jälkeen 17.11.2024 uuden ohjeistuksen lentohenkilöstölle, jossa X Oyj on nimenomaisesti muistuttanut lentäjiä siitä, että lentoaseman turvavalvotulle alueelle ei tule mennä, mikäli lentäjä ei ole työtehtävissä. Lisäksi X Oyj on muistuttanut, että kukin kortinhaltija on henkilökohtaisesti kortin vastaanottaessaan allekirjoituksellaan hyväksynyt, ettei käytä kulkukorttia lentokentän turvavalvotulle alueelle siirtymiseen missään muussa kuin työtehtävään liittyvässä tarkoituksessa. Tällaista työnantajan antamaa ohjeistusta ei ole voitu ottaa huomioon aikaisempaa lausuntoasiaa (TN 1491-22) käsiteltäessä.

Kohtuuttomuus ja oikeusturva

Lausuntopyynnössä on esitetty, että nykytilanteessa työntekijä voi vilpittömässä mielessä saapua työtehtäväänsä, mutta joutua rikosoikeudelliseen vastuuseen, jos työnantaja peruu työvuoron turvavalvotulle alueelle saapumisen jälkeen tai työnteko estyy muusta työntekijästä riippumattomasta syystä. Näin ollen ottaen huomioon oikeusturvanäkökohdat työajan tulee alkaa viimeistään turvatarkastuksesta kun lentohenkilöstö siirtyy turvavalvotulle alueelle.

Vertailu muihin kulunvalvontajärjestelmiin

Työneuvoston enemmistö rinnastaa lentoaseman kulunvalvonnan tavanomaisiin työpaikkojen kulunvalvontajärjestelmiin. Katsomme, että tämä rinnastus on virheellinen, koska ilmailulain mukaiset säännökset ja sanktiot tekevät lentoaseman kulunvalvonnasta poikkeuksellisen. Rikosoikeudellinen vastuu ei ole verrattavissa yksityisoikeudellisiin kulunvalvontakäytäntöihin.

Johtopäätös

Edellä esitetyn perusteella työneuvoston lausunto TN 1491-22 ei vastaa lentohenkilöstön nykyistä työaikakäytäntöä eikä ota huomioon työnantajan tosiasiallista määräysvaltaa ennen työnantajan ilmoittamaa työvuoron virallista alkua. Työnantajan uusi ohjeistus, ilmailulain säännökset ja työntekijän oikeusturvan tarve osoittavat, että työaika alkaa viimeistään lentoaseman turvatarkastuksessa. Näin ollen katsomme, että lentohenkilöstön kulkeminen lähtöportille turvavalvotun alueen kautta on työaikalain 3 §:ssä tarkoitettua työaika.