

TYÖNEUVOSTO
Ratakatu 3
PL 32
00023 Valtioneuvosto
puh. 09-645 593

LAUSUNTO

18.3.2010

Nro 1437-10

16/2009

Lausunnonpyytäjä: Uudenmaan työsuojelupiirin työsuojelutoimisto (nyk. Etelä-Suomen aluehallintovirasto, työsuojelun vastuualue)

Asia: X Oy:n lentäjien siirtolentojen lukeminen työaikalain (605/1996) mukaiseksi työajaksi

Työnantaja: X Oy, Helsinki

Vireille: 18.12.2009

Lausuntopyyntö

Uudenmaan työsuojelupiirin työsuojelutoimisto on pyytänyt työneuvostolta lausuntoa siitä, onko X Oy:n lentäjien ns. siirtolennot luettava työaikalain (605/1996) mukaiseksi työajaksi. Työsuojelutoimisto kertoo pyytävänsä lausuntoa Z ry:n tekemän selvityspyynnön johdosta.

Lentäjät asuvat Suomessa, mutta heidän työvuoronsa alkamis- ja päättymispaikka vaihtelee. Työ voi alkaa missä tahansa maailman kaupungissa, jossa yhtiön kone on, ja työvuoro voi vastaavasti päättyä minne tahansa. Tehtyään työvuoronsa lentäjät jättävät lentokoneen kentälle, josta seuraava yhtiön lentäjä ottaa sen ohjattavakseen. Lentäjät kulkevat ns. siirtolennot Suomesta ulkomaille työvuoroa aloittamaan tai työvuoron päätyttyä takaisin kotiin yleensä toisen lentoyhtiön reittikoneella. Tällaisia siirtymiä he tekevät lukuisia kertoja kuukaudessa, ja niitä voi syntyä myös koulutuksen yhteydessä.

Työsuojelutoimisto kertoo, että ilmailumääräysten mukaan lentäjien on tutustuttava tiettyihin lentoon liittyviin dokumentteihin ennen lentoa. Myös yhtiön operaatioiden luonne vaatii, että lentäjät joutuvat toisinaan kuljettamaan mukanaan reittilennoilla lentokoneiden varaosia, datapaketteja ja muita mahdollisia lentämiseen liittyviä tavaroita. Ennen reittilennoille siirtymistään lentäjät käyvät usein yhtiön toimitiloissa hakemassa edellä kuvattuja tavaroita sekä mahdollisesti tulostamassa työhön liittyviä välttämättömiä papereita, joita tarvitaan tulevalla lennolla. Toisinaan he saavat kannettavakseen esimerkiksi lentotekniikan puolelta tulleita tavaroita ja varaosia. Reittilennon aikana käydään läpi tulevaa omaa lentoa ja tarkastellaan viranomaisvaatimusten mukaisesti siihen liittyviä lukuisia asiakirjoja. Asioihin tutustutaan tilanteen vaatimalla intensiteetillä. Valmistautumiseen kuuluva kokonaisaika voidaan arvioida olevan kymmenistä minuuteista useampaan tuntiin. Tähän ei kuulu muun muassa toimistolla käynti, papereiden tulostaminen, tavaroiden kokoaminen ja pakkaaminen.

Työsuojelutoimisto toteaa, että Z ry:n tekemän selvityksen mukaan X Oy on Suomessa ainoa kaupallinen lentoyhtiö, joka ei suostu maksamaan sunnuntaityökorvauksia reittilennoilla siirryttäessä. Muissa lentoyhtiöissä maksaminen on itsestäänselvyys. Yhdistys on kertonut myös, että lentäjien työsopimuksen mukaan ”työaika määräytyy työaikalain, toimintakäsikirjan (OM-A) ja alalla vallit-

sevan käytännön mukaan. Työntekijä suostuu tekemään sunnuntai-, yli- ja lisätyötä laissa säädettyin edellytyksin.”

X Oy ei julkaise lentäjilleen työvuorolistaa, vaan niin sanotun vapaapäivälistan, josta ei käy ilmi työn alkamis- ja päättymisajat. Näin ollen työnantaja voi velvoittaa työntekijänsä matkustamaan sunnuntaina muutaman tunnin varoitusajalla reittikoneella ulkomaille. Tämän vuoksi lentäjät joutuvat yllättävään työtehtävään, valmistautumiseen, siirtymiseen ja mahdolliseen tavaroiden mukana kantamiseen ilman sunnuntaityökorvausta.

X Oy:n näkemys

Työsuojelutoimisto on saanut X Oy:ltä selvityksen, jonka mukaan yhtiössä noudatetaan rinnakkain työaikalakia ja EU-OPS:n määräyksiä (komission asetus n:o 8/2008, annettu 11. päivänä joulukuuta 2007, neuvoston asetuksen n:o 3922/91 muuttamisesta kaupallisiin lentokoneella suoritettaviin ilmakuljetuksiin sovellettavien yhteisten teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen osalta). Lisäksi työnantaja on laatinut toimintakäsikirjan (Operations Manual, OM-A). Toimintakäsikirja on Ilmailuhallinnon hyväksymä ja se perustuu EU-OPS luvussa Q oleviin lento- ja työaikarajoitukseen. EU-OPS on osa ylikansallista lainsäädäntöä, joka sitoo sellaisenaan suoraan jäsenvaltioita. Sen Q-luvussa määritellyt lento- ja työaikarajoitukset ovat lentoturvallisuuden vuoksi annettuja työaikaa koskevia erityissäännöksiä, jotka poikkeavat työaikalain mukaisista rajoituksista. Lentoturvallisuuden varmistamiseen on pyritty muun ohessa rajoittamalla ohjaamomiehistön lentoaikaa (flight duty period ja block time) varsin olennaisesti ja ”työaikaa” (duty period ja duty) sekä säätämällä vähimmäislepoajoista. X Oy:n selvityksen mukaan ohjaamomiehistön ”työaikakirjanpidossa” pidetään kirjaa rinnakkain lentojaksosta (block time), lentotyöajasta (flight duty period), työajasta (duty period) ja työaikalain mukaisesta työajasta.

EU-OPS:n mukaan siirtolentoihin käytetty aika, matkustusaikaa kotoa kentälle ja kentältä hotelliin lukuun ottamatta, luetaan lentäjän duty period -aikaan. Sen enimmäismäärä (190 tuntia 28 peräkkäisen vuorokauden aikana tai 60 tuntia 7 perättäisen vuorokauden aikana) on huomattavasti suurempi kuin työaikalain mukaisen säännöllisen työajan enimmäismäärä. X Oy:n toimintakäsikirjan määritelmä työajasta eli duty ja duty period ei vastaa työaikalain työajan määritelmää. X Oy:n näkemyksen mukaan siirtolentoihin käytetty aika ei ole työaikalain mukaista työaikaa. Lentäjät eivät tee siirtolentoilla mitään työtä, vaan ovat tavallisia matkustajia, ja he ovat siviiliasussa. He lepäävät, syövät tai tekevät vapaasti, mitä haluavat. Lentovalmistelut ja tutustuminen tulevan lennon asiakirjoihin tehdään ennen suoritettavaa lentoa siihen varattuna aikana – aivan samalla tavoin kuin silloin, kun lento lähtee Helsinki-Vantaan ”kotiasemalta”. Se, että lentäjillä on toisinaan matkatavaroissaan kuljetettavana tulevaan lentoon liittyviä asiakirjoja tai poikkeustapauksissa muuta materiaalia ei muuta siirtolentomatkaan käytettyä aikaa työaikalain mukaiseksi työajaksi. Siirtolennot eivät ole matkan ohella työsuoritusta eivätkä näin työaikalain mukaista työaikaa.

X Oy järjestää ohjaamomiehistön työajan ensisijaisesti työaikalain mukaan, mutta ilmailumääräyksen niin vaatiessa noudatetaan lyhyempiä työrupeamia, pidempiä lepotaukoja tai vapaa-aikajaksoja.

Lisäselvitys

Työneuvosto on pyytänyt sekä lausunnonpyytäjältä että X Oy:ltä lisäselvitystä muun muassa siitä, onko lentäjillä pakollisia tehtäviä siirtolentojen aikana, mitä tulevaan lentoon liittyviä asiakirjoja lentäjät kuljettavat siirtolennoilla mukanaan, miten siirtolentojen järjestely hoidetaan käytännössä ja miten siirtolento työn suorituspaikkaan eroaa siirtolennosta, joka tehdään työn päätyttyä takaisin Suomeen. Lausunnonpyytäjälle osoitettuun lisäselvitykseen on vastannut suoraan Z ry.

X Oy kertoo, että lentäjillä ei ole siirtolennon aikana määriteltyjä työtehtäviä. Mitään ohjeistusta, velvollisuutta tai tarvetta työtehtävien suorittamiseen siirtolennon aikana ei ole, ja jos joku lentäjä käyttää siirtolennon joidenkin työhön liittyvien asioiden hoitamiseen, on se hänen oma asiansa. Z ry sitä vastoin kertoo, että tulevaan lentoon valmistautuminen voi viedä yhdestä tunnista useampaan tuntiin kohteen vaikeustasosta riippuen. Tehtäviä on erilaisia ja ne perustuvat ilmailusäädöksiin, eikä lentoa saa suorittaa ilman kyseisten asioiden läpikäymistä. X Oy selventää, että näitä tehtäviä ei tehdä siirtolentojen aikana, vaan ennen lentoa siihen varattuna aikana. Lentäjien työaika alkaa kaksi tuntia ennen suunnitellun lennon lähtöaikaa, jolloin Z ry:n esille tuomia tehtäviä suoritetaan.

X Oy kertoo, että siirtolennolla voidaan tarvittaessa kuljettaa koneeseen esimerkiksi reittikarttapäivityksiä tai A4-kokoisia operatiivisia dokumentteja, kuten sääennusteita ja sääkarttoja. Joissain harvoissa tapauksissa lentäjä voi viedä mukanaan mm. FMS database -päivityksiin liittyviä diskettejä tai cd-levyjä. Muu pienimääräinen aineisto on myös mahdollista. Z ry on luetellut suuren määrän mukana kuljetettavia asiakirjoja. Mukana lentäjät kantavat tarvikkeita tarpeen mukaan ja lennosta riippuen. Tällaisia ovat muun muassa APU-moottoritilan lämmitin ja täytteitä koneen varastoihin. X Oy selventää, että yhdistyksen kirjelmässään luettelemat asiakirjat säilytetään aina lennettävässä koneessa eikä lentäjien tule kuljettaa niitä mukanaan siirtolennoilla. Jos koneelle joudutaan joskus harvoin viemään varaosia, sen tekee yleensä X Oy:n mekaanikko, joka myös asentaa varaosan.

Asianosaiset ovat kertoneet, että siirtolennot järjestyvät käytännössä siten, että työnantajan esimies, myynti tai miehistösuunnittelija ilmoittaa miehistölle varatun lentolipun tiedot ja lennon aikataulun. Siirtolennoilla on mukana joko koko miehistö tai yksittäinen lentäjä lentää yksin. Lentoemännät voivat myös kulkea mukana.

Perustelut

1. Lausunnon kohde

Asiassa on kysymys siitä, onko X Oy:n lentäjien matka-aika luettava työajaksi. Kysymys on pääosin ns. siirtolentojen lukemisesta työaikaan. Siirtolentoja tapahtuu lentäjien matkustaessa lentäen toisten yhtiöiden reittilennoilla Suomesta ulkomailla sijaitsevaan työn aloituspaikkaan tai sieltä takaisin Suomeen. Lisäksi asiassa tulevat tarkasteltavaksi lentäjien lentomatkat koulutuspaikkoihin, jotka sijaitsevat yleensä Yhdysvalloissa ja Kanadassa. Lausuntopyyntöissä esitetään selvitystä lentäjien toiminnasta lentoa edeltävänä aikana (käynnit yhtiön toimistolla). Koska lausuntoa kuitenkin pyydetään nimenomaan matka-ajasta (siirtolennot ja lentomatkat koulutuksiin), työneuvosto ei tarkastele lausunnoissaan lentoja edeltävää aikaa.

Työajan käsitteestä on säädetty työaikalain (605/1996) 4 §:ssä. Z ry on vedonnut työsuojelutoimistolle esittämissään kirjelmässä komission antaman asetuksen n:o 8/2008, luvun Q lento- ja työaika-rajoihin sekä lepovaatimuksiin. X Oy on sitä vastoin katsonut, että komission asetus koskee lentoturvallisuutta ja että työajan käsite tässä tapauksessa määräytyy työaikalain mukaan.

Komission asetus on säädös, joka sitoo sellaisenaan kaikkia Euroopan unionin jäsenvaltioita, eikä kansallisia täytäntöönpanotoimia sallita. Työaikalaki on yleislaki, jota on sovellettava kaikissa työ- ja julkisoikeudellisissa palvelussuhteissa tehtyyn työhön, ellei joitakin töitä ole nimenomaisin säännöksin vapautettu työaikalain soveltamispiiristä. Työaikalain 2 §:ssä on säännös töistä, joihin ei sovelleta työaikalakia. Tämän säännöksen 1 momentin 9 kohdan mukaan työaikalakia ei sovelleta työhön, jossa noudatettavasta työajasta on säädetty erikseen tai joka jonkin muun työaikaa koskevan lain soveltamisalaan kuuluvana on siinä vapautettu työajan rajoituksista. Komission asetus on epäilemättä säädöstasoltaan työaikalain 2 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitettu ”laki”, joka voi syrjäyttää työaikalain. Asetuksessa ei ole kuitenkaan työaikaa koskevaa sääntelyä, vaan lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi annettuja säännöksiä. Kysymys ei siten ole työaikalain 2 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaisesta *työaikaa* koskevasta erityislaista, eikä asetus siten syrjäytä työaikalakia (ks. myös TN 1354-99). Tätä tulkintaa puoltaa se, että myös EU:n työaikadirektiiviä (2003/88) sovelletaan muun muassa lentoliikenteessä toimivaan henkilökuntaan direktiivin 20 artiklassa mainituin poikkeuksin. Näin ollen lausuntopyynnön kohteena oleva kysymys matka-ajan lukemisesta työaikaan tulee ratkaista työaikalain 4 §:n perusteella. Eri asia on se, että järjestettäessä lentäjien työ- ja lepovuoroja on työaikalain ohella otettava huomioon lentoturvallisuuden turvaamiseksi annetut säädökset ja määräykset.

Siirtolentojen lähtö- ja paluupaikasta samoin kuin työsuhteen osapuolista esitettyjen tietojen perusteella asiassa ei ole ollut tarpeen pohtia, sovellettaisiinko lentäjiin jonkin muun maan kuin Suomen työaikalainsäädäntöä.

2. Työajaksi luettava aika

Työaikalain 4 §:n 1 momentin mukaan työajaksi luetaan työhön käytetty aika sekä aika, jonka työntekijä on velvollinen olemaan työpaikalla työnantajan käytettävissä. Saman pykälän 3 momentin mukaan matkaan käytettyä aikaa ei lueta työaikaan, ellei sitä samalla ole pidettävä työsuorituksena. Pääsäännön mukaan työntekijän työmatkat kodista tai muusta paikasta työntekopaikalle ja sieltä pois eivät ole työaikaa, koska työntekijä ei tällöin tee työtään eikä ole työpaikalla työnantajan käytettävissä. Tähän lop-

putulokseen ei vaikuta se, onko työntekijä nimenomaan määrätty matkalle, tai muut sellaiset seikat eikä myöskään se, maksetaanko mainitusta ajasta työntekijälle korvausta (HE 34/1996, s. 40). Matkaan käytetty aika voi kuitenkin olla työajaksi luettavaa aikaa, mikäli matkustaminen muuttuu työsuorituksiksi. Tällaisesta voi olla kysymys esimerkiksi, jos työntekijä joutuu kuljettamaan moottoriajoneuvoa ja sen mukana työnantajan kuljetettavaksi määräämiä työn tekemistä varten tarkoitettuja työvälineitä, tarvikkeita tai muita työntekijöitä. Mukana kuljetettavien tarvikkeiden, työvälineiden tai muiden työntekijöiden määrää ei voida määritellä tarkasti, vaan ratkaisu on tehtävä tapauskohtaisesti (HE 34/1996, s. 40). Kuljetettavilla tarvikkeilla ja välineillä ei tarvitse olla jotain tiettyä painoa, jotta matkustaminen luettaiisiin työaikaan. Pienien ammattityökalujen tai esittelymateriaalia sisältävien salkkujen tai vastaavien kuljettamista ei kuitenkaan voida pitää työsuorituksena. Työsuorituskriteeriä on siis tulkittava suppeasti niin, ettei mikä tahansa kuljetustehtävä tee matka-ajasta työaikaa (HE 34/1996, s. 40 s. Ks. myös Tiitinen ym., Työaikalaki 1996, s. 76-78 sekä työneuvoston lausunnot TN 148-49, 182-50, 365-54 ja 1234-88). Jokaista matkaa on myös arvioitava erikseen, ja näin meno- ja paluumatka voivat olla eri asemassa. Oikeuskirjallisuudessa on tuotu esille, ettei työaikaan lueta esimerkiksi junamatkaa, jonka kuluessa työntekijä valmistele tulevaa kokousta tai tutustuu siinä käsiteltäviin asioihin tai tekee muita tämän tyyppisiä työtehtäviä (Tiitinen ym. Työaikalaki 1996, s. 78).

Lausuntopyyntö koskee ensinnäkin lentäjien matkoja Suomesta työn suorituspaikkaan ja sieltä pois. Matkat tehdään lentäen toisen yhtiön reittilennoilla eli julkisia kulkuvälineitä käyttäen. Siirtolennoilla lentäjät ovat siviiliasussa ja he matkustavat siirtolennoilla matkustamossa muiden matkustajien tavoin. Lentäjillä ei ole mitään määriteltyjä tehtäviä siirtolennon aikana, eivätkä he ole lennolla muutenkaan työnantajan työjohtovallan piirissä. Asiassa on esitetty selvitystä siitä, että lentäjillä saattaa olla mukanaan tulevalla lennolla tarvittavaa asiakirjamateriaalia, kuten reittikarttapäivityksiä, sääennustuksia tai tuulikarttoja. Joskus harvoin heillä on mukanaan myös pieni määrä muuta materiaalia, kuten päivityksiin liittyviä diskettejä tai cd-levyjä. Tällaisen vähäisen aineiston kuljettamista lennolla ei kuitenkaan voida pitää työsuorituksena. Mitään selvitystä ei ole siitä, että lentäjillä olisi mukanaan asiakirjoja tai tarvikkeita sellaisella siirtolennolla, jonka he tekevät työsuorituspaikasta takaisin kotiin.

Kuten edellä on tullut esille, matkaan käytetty aika ei ole työaikalain pääsäännön mukaan työaikaa. Työneuvosto katsoo, ettei asiassa ole esitetty sellaisia tosiseikkoja, joiden perusteella voitaisiin katsoa, että siirtolennot Suomesta työn suorituspaikalle olisivat matkustamisen ohella työsuoritusta ja näin työaikaa. Perusteita ei ole esitetty myöskään sille, että siirtolento, joka tehdään takaisin Suomeen työn suorituspaikalta, olisi työaikaa. Työneuvosto katsoo näin ollen, ettei X Oy:n lentäjien siirtolentoihin käytämä aika ole työaikalain 4 §:ssä tarkoitettua työaikaa vaan matkaan käytettyä aikaa, jota ei lueta työaikaan.

Lausuntopyynnössä on kysytty myös koulutuksiin liittyvien lentojen lukemisesta työaikaan. Asiassa on tullut esille, että lentäjät ovat tällaisilla lennoilla tavallisen matkustajan asemassa matkustaessaan koulutuskohteeseen. Mitään työsuoritukseen viittaavaa toimintaa lennon aikana ei ole tullut esille, eikä koulutukseen tai sieltä pois matkustaminen siten ole työaikaa.

3. Sovelletut oikeusohjeet

Työaikalain (605/1996) 2 §:n 1 momentin 9 kohta ja 4 §.

Lausunto oli yksimielinen ja se perustuu puheenjohtaja Saloheimon, jäsenten Myyri-Partanen, Virtanen, Niittylä, Aaltonen ja Ahonen sekä varajäsenten Siitonen ja Pohjola mielipiteeseen.