

Vuoden 2008 lentoturvallisuus



Sisältö

- 5 Näin me toimimme**
- 7 Ylijohtajan katsaus**
 - Ilmailuhallinto jää historiaan
- 8 Överdirektörens översikt**
- 9 Tavoitteet vuonna 2008**
- 10 Uusi virasto 2010**
 - Osaksi liikenteen turvallisuusvirastoa
- 11 Lähellä asiakasta**
- 12 Lentokelpoisuus**
 - Katsastuksista tarkastuksiin
- 13 FAMissa tunnetaan potkuriturbiinikoneet**
- 14 Lentotoiminta**
 - Luupin alla lentoyhtiöt ja lentokoneet
- 15 Lentoyhtiö otti käyttöön uudet normit**
- 16 Koulutus ja lupakirjat**
 - Uusia koulutuslupia
- 17 ”Ylirentoja opettajia”**
- 18 Lupakirjoja joka lähtöön**
- 19 Yksi koulu – monta lupaa**
- 20 Lennonvarmistus ja lentopaikat**
 - Yhteistyötä Euroopan taivaalla
- 21 Pohjoinen ilmatilalohko suunnitteilla**
- 22 Lentoliikenne**
 - Turvallista ja ympäristöystävällistä matkaa!
- 23 Ympäristötyö osana lentoyhtiön strategiaa**
- 24 Henkilöstö, talous ja kehittäminen**
 - Teemme työtä turvallisuuden hyväksi
- 27 Huolehditään terveydestä - yhdessä!**
- 28 Organisaatio ja tehtävät**
- 30 Tapahtumia vuonna 2008**
- 33 Tunnuslukuja ja ilmailun tilastoja**
- 38 Yhteystiedot**
 - Tukisähköpostit
 - Tekijät

Årsberättelsen på svenska finns på
Luftfartsförvaltningens webbplats:
www.luftfartsforvaltningen.fi.

The CAA Annual Report is available
in English in print and on the website:
www.civilaviationauthority.fi



ILMAILUHALLINTO

LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

Vuoden 2008 lentoturvallisuus

Ilmailuhallinnon vuosikertomus



Näin me toimimme

Toiminta-ajatus

Ilmailuhallinto on Suomen siviili-ilmailuviranomainen. Ilmailuhallinto huolehtii ilmailun yleisestä turvallisuudesta sekä hoitaa lentoliikenteeseen ja liikenteen sujuvuuteen liittyviä asioita. Ilmailuhallinto osallistuu ilmailun ympäristöasioiden käsittelyyn ja siviili-ilmailun kansainväliseen yhteistyöhön.

Visio

Ilmailuhallinto on tunnettu ja arvostettu ilmailun kansallinen ja kansainvälinen toimija.

Edistämme suomalaisen ilmailun korkeaa turvallisuustasoa ja toimintaedellytyksiä.

Olemme motivoiva, kehittyvä ja hyvin johdettu asiantuntijoiden työyhteisö.

Arvot

Ilmailun turvallisuus

Antamalla määräyksiä ja valvomalla ilmailutoimintaa ylläpidämme suomalaisessa ilmailussa kehittyneiden valtioiden korkeaa turvallisuustasoa.

Tehokkuus

Toimimme järjestelmällisesti asettamiemme tavoitteiden mukaisesti. Hyödynämme voimavaramme oikein ja kehitämme toimintamenetelmiämme.

Hyvä asiakaspalvelu

Pidämme tärkeänä hyvää asiakaspalvelua. Toimimme johdonmukaisesti, tasapuolisesti, luotettavasti, joustavasti ja otamme asiakaspalautteen huomioon.

Yhteistyö

Toteutamme Ilmailuhallinnon yhteisiä tavoitteita ja arvostamme toistemme työtä. Yhteistyömme perustuu keskustelulle, avoimuudelle ja keskinäiselle luottamukselle.



Ilmailuhallinto jää historiaan

Ilmailuhallinnon vuotta 2008 voi parhaiten kuva-
ta sanalla muutos. Käynnissä olevat muutokset
– jopa mahdollinen muutto – eivät vaikuta aino-
astaan ilmailuviranomaisen työn sisältöön ja luon-
teeseen vaan koko organisaatorakenteeseen.

Ilmailun turvallisuusajattelun mukaan muutos on
aina riski. Siksi teemme muutoksia yleensä pie-
nin askelin ja harkiten. Vuonna 2006 toimintansa
aloittanut Ilmailuhallinto ehti kahden vuoden ajan
rakentaa toimintamallejaan ja valmistautua haas-
teisiin, joita kasvava lentoliikenne ja lisääntyvät
tehtävämme tuovat mukanaan. Sitten käynnistyi
liikennehallinnon virastouudistushanke.

Hankkeen tavoitteena on parantaa ja tehostaa
koko liikennejärjestelmän ja liikennemuotojen
toimivuutta. On katsottu, että kaksi virastoa ny-
kyisten kuuden sijaan voivat parhaiten hoitaa lii-
kenteen väylä- ja turvallisuusasioita. Ilmailuhallin-
nosta, Merenkululaitoksen turvallisuustehtävistä,
Ajoneuvohallintokeskuksesta ja Rautatievirastosta
luodaan yksi viranomainen, jonka on määrä aloit-
taa toimintansa jo vuoden 2010 alussa.

Virastojen yhdistämisen yhteydessä tutkitaan
koko viraston tai sen osien sijoittamista pois pää-
kaupunkiseudulta. Muutto vaikuttaisi kaikkeen
toimintaamme ja koko henkilöstöömme. Jos
alueellistaminen toteutuu, pelkään, että mene-
tämme suurimman osan asiantuntijoistamme ja
muista avainhenkilöistämme. Heidän mukanaan
kadotamme runsaasti alan osaamista ja työyhteis-
sölle tärkeää hiljaista tietoa.

Samaan aikaan joudumme, yhdessä asiakkai-
den kanssa, sopeutumaan EU-lainsäädännön pii-
riin. Kertomusvuonna olemme valmistautuneet
Euroopan ilmailun turvallisuusviraston (EASA)
toimivallan laajenemiseen lupakirjojen ja len-
totoiminnan osalta. EASAN toimivalta laajenee
edelleen lentokenttien ja lennonvarmistuksen
alueille. Uudet normit muuttavat merkittävästi
tehtäväkenttäämme ja toimintatapojamme.

Muutostenkin keskellä meidän on palveltava asi-
akkaitamme hyvin. EASA auditoi Ilmailuhallintoa
jälleen syksyllä 2009, ja vuonna 2010 kansain-
välinen siviili-ilmailujärjestö ICAO tulee tarkasta-
maan toimintaamme. Jos kaikki ei suju käsikir-
joituksen mukaisesti, voi se aiheuttaa vakavia
seurauksia suomalaiselle ilmailusektorille ja sen
kautta koko elinkeinoelämälle.

Talouden taantuma vaikuttaa sekin jo ilmailun
toimialaan. Kilpailun kiristyessä karsitaan
kustannuksia – joskus jopa turvallisuus-
desta tinkien. Mahdollisen laman ai-
kana alan toimijoiden turvallisuus-
valvonnan tarve kasvaa. Silloin
tarvitaan viranomaista, joka pys-
tyy tehokkaaseen valvontaan ja
jolla on riittävät resurssit tehdä
tarvittavat lupapäätökset ajal-
laan.

Monet asiakkaamme ja sidosryh-
mämmme ovat kertomusvuoden
aikana ilmaisseet näkemyksensä
siitä, että ilmailuviranomaisen tu-
lisi pysyä pääkaupunkiseudulla, lä-
hellä asiakkaitaan. Kiitos heille tästä
tuesta.

Omalle henkilöstöllemme haluan toivottaa
jaksamista vuodelle 2009. Ilmailuhallinto jää
historiaan, mutta työmme lentoliikenteen hyväksi
jatkuu!



Kim Salonen
Ylijohtaja

Luftfartsförvaltningen går till historien

För Luftfartsförvaltningens del kan 2008 bäst beskrivas som förändringarnas år. De pågående förändringarna – till och med en eventuell flyttning – påverkar inte bara arbetet som luftfartsmyndighet, dess innehåll och karaktär. I stället påverkas hela organisationsstrukturen.

Enligt det säkerhetstänkande som råder inom flyget är varje förändring en risk. Därför företar vi vanligen förändringar ett litet steg i sänder och efter noggrant övervägande. Luftfartsförvaltningen som inledde sin verksamhet 2006 hann på två år bygga upp sina verksamhetsmodeller och förbereda sig på de utmaningar som den växande flygtrafiken och våra tilltagande uppgifter för med sig. Sedan inleddes projektet för omorganisering av ämbetsverken inom trafikförvaltningen.

Målet för omorganiseringsprojektet är att hela trafiksystemet och de olika trafikformerna ska fungera bättre och effektivare. Det har ansetts att två ämbetsverk kan sköta trafikleds- och säkerhetsfrågor bättre än de sex nuvarande. När det gäller säkerheten är tanken att Luftfartsförvaltningen, Sjöfartsverkets sjösäkerhetsfunktioner, Fordonsförvaltningscentralen och Järnvägsverket ska slås samman till en enda myndighet som inleder sin verksamhet redan vid ingången av 2010.

I samband med sammanslagningen undersöks möjligheterna att placera det nya trafiksäkerhetsverket eller delar av det utanför huvudstadsregionen. En flyttning skulle påverka all vår verksamhet och hela vår personal. Jag är rädd för att vi tappar största delen av våra experter och övriga nyckelpersoner om regionaliseringen blir verklighet. Med dem försvinner en stor mängd kompetens och tyst kunskap som är viktig.

Samtidigt är vi tvungna att, tillsammans med våra kunder, anpassa oss till EU-lagstiftningen. Under redovisningsåret har vi förberett oss på att Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) tilldelas större befogenheter för certifikatens och flygverksamhetens del. EASA:s befogenheter kommer att utsträckas också till flygplatser och flygtrafiktjänst. De nya normerna förändrar vårt uppgiftsområde och våra verksamhetssätt kraftigt.

Också mitt bland förändringarna måste vi betjäna våra kunder väl. EASA kommer att auditera Luftfartsförvaltningen på nytt hösten 2009, och 2010 kommer Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO att granska vår verksamhet. Om inte allt löper som det ska kan följderna för den finska luftfartssektorn och därigenom för hela näringslivet bli allvarliga.

Recessionen påverkar redan flyget, den också. När konkurrensen skärps skärs kostnaderna ned, ibland rentav med så hård hand att säkerheten kan äventyras. Under en eventuell ekonomisk depression ökar behovet av tillsyn över säkerheten hos aktörerna på området. Då behövs en myndighet som är kapabel att sköta tillsynen effektivt och har tillräckliga resurser att i tid fatta de tillståndsbeslut som behövs.

Många av våra kunder och intressegrupper har under redovisningsåret uttryckt sin uppfattning att luftfartsmyndigheten bör stanna kvar i huvudstadsregionen, nära sina kunder. Jag vill tacka dem för stödet.

Vår egen personal vill jag tillönska kraft att möta det som 2009 för med sig. Luftfartsförvaltningen går till historien, men vårt arbete för flygtrafiken fortgår!



Kim Salonen
Överdirektör



Tavoitteet vuonna 2008

Ilmailuhallinto on liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimiva, ilmailun turvallisuus- ja hallintotehtäviä hoitava viranomainen. Ilmailuhallinnon tarkoituksena on edistää ilmailun yleistä turvallisuutta ja siviili-ilmailun turvaamista, käsitellä kaupalliseen lentoliikenteeseen ja liikenteen sujuvuuteen liittyviä asioita sekä vähentää ilmailun aiheuttamia ympäristöhaittoja.

Ilmailuhallinto edustaa Suomea kansainvälisissä ilmailun yhteistyöelimissä (ICAO, ECAC, Eurocontrol) sekä EU:n eri toimielimissä, erityisesti EASAssa. Osallistuminen kansainväliseen yhteistyöhön on keskeinen tapa vaikuttaa ja tuoda esiin Suomen ilmailun erityispiirteitä. Vuoden 2008 aikana tätä työtä tehtiin aktiivisesti.

Lentämisen turvallisuus Suomessa on korkea kansainvälistä tasoa. Yhteisten eurooppalaisten

linjausten mukaisesti tavoitteena on vuotuisten lento-onnettomuuksien ja lento-onnettomuuksissa kuolleiden määrän jatkuva väheneminen riippumatta liikenteen määrän kasvusta tai ulkopuolisista turvallisuusuhkista. Harrasteilmailun osalta tavoitteena on hyvän turvallisuustason ylläpitäminen.

Vuonna 2008 liikenneilmailussa ei ollut kuolemaan tai loukkaantumisiin johtaneita onnettomuuksia. Myöskään harrasteilmailussa ei tapahtunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Purjekoneiden onnettomuuksissa loukkaantui yksi henkilö lievästi, ja ultrakevyiden lentokoneiden onnettomuuksissa loukkaantui kaksi henkilöä lievästi. Yleisilmailussa tapahtui yksi kolmen henkilön kuolemaan johtanut onnettomuus ja yhden henkilön loukkaantuminen.

Tavoitteet ja toteumat

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti Ilmailuhallinnolle muun muassa seuraavat tulostavoitteet vuodelle 2008:

	Tavoite	Toteutui
Lupakirja- ja kelpuutushakemukset	Käsittelyaika 14 vrk 90 % tapauksista*	91,7 %
Ei-säännöllisten kaupallisten lentojen luvat	Käsittelyaika 2 vrk 100 % tapauksista*	99 %
Asemasotarkastukset	111 kpl	121 kpl
Lentotoiminnan tarkastukset	110 kpl	121 kpl
Huoltotoiminnan ja tuotannon tarkastukset	55 kpl	64 kpl
Lennonvarmistuksen ja lentopaikkojen tarkastukset	55 kpl	70 kpl
Lentoasemien turvatoimien tarkastukset	47 kpl	49 kpl

* hakemuksista, joissa ei lisäselvitystarpeita

Osaksi liikenteen turvallisuusvirastoa

Uusi virasto 2010

Hallinnon- ja aluekehityksen ministerityöryhmä päätti syksyllä 2008 Ajoneuvohallintokeskuksen, Rautatieviraston, Ilmailuhallinnon sekä Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnon yhdistämisestä uudeksi liikenteen turvallisuusvirastoksi ja Merenkululaitoksen väylätoimintojen, Tiehallinnon ja Ratahallintokeskuksen yhdistämisestä uudeksi väylävirastoksi.

Molemmat uudet virastot aloittavat toimintansa 1.1.2010. Hanketta vetää ylijohdaja **Juhani Tervala** liikenne- ja viestintäministeriöstä. Liikenteen turvallisuusviraston perustamisryhmän projektipäällikkönä toimii **Petri Lumijärvi** Rautatievirastosta.

Projektin johtoryhmän muodostavat virastojen nykyiset ylijohdajat **Kari Alppivuori** Rautatievirastosta, **Tuomas Routa** Merenkululaitoksesta, **Kim Salonen** Ilmailuhallinnosta ja puheenjohtajana toimii Kari **Wihlman** Ajoneuvohallintokeskuksesta.

Johtoryhmä on esittänyt uuden viraston nimeksi Liikennehallintoa.

Miksi virastot pitäisi yhdistää?

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteiden mukaan yhdistetty turvallisuusvirasto toteuttaisi liikennejärjestelmäajattelua yhdessä väyläviraston kanssa. Tämä auttaisi hahmottamaan paremmin liikenteen kokonaisuuden (logistiikka, matkaketjut)



ja turvallisuustoimien vaikutuksen siihen. Samankaltaisissa toiminnoissa olisi myös mahdollista löytää synergiaa ja oppia toisilta.

Ministeriön mukaan yhdistetty turvallisuusvirasto olisi uskottavampi ja vaikuttavampi toimija. Virastojen yhdistäminen saattaa tarjota mahdollisuuksia tuottavuuden parantamiseen. Tavoitteena on myös vähentää hallinnon hajanaisuutta vähentämällä virastojen määrää.

Uhkana alueellistaminen

Virastojen yhdistämisen keskeisimmät uhat liittyvät alueellistamiseen. Alueellistaminen ja jo sen uhka heikentää viraston mahdollisuuksia pitää palveluksessaan ja hankkia asiantuntevaa erikoisosaamista. Toivotut synergiaedut ja "best practice" voivat jäädä saavuttamatta. Virastojen erikoistunut henkilöstö kokee alueellistamisen uhkana ja johto pelkää alalle syntyvää kilpailua parhaista osaajista.

Pääosa kaikkien virastojen asiakkaista ja muista sidosryhmistä toimii pääkaupunkiseudulla. Osalle asiakkaista päivittäiset kontaktit (kokoukset, neuvottelut, valvonta) ovat tärkeitä. Virastoilla on runsaasti kansainvälistä toimintaa. Kansainvälinen työ muualta kuin pääkaupunkiseudulta käsin hankaloittaa merkittävästi toimintaa ja heikentää työn tuottavuutta.

Yhdistäminen ja samanaikainen alueellistaminen olisi haasteellinen hallinnollinen tehtävä. Siirtymäkausi normaalin toimintatilan saavuttamiseen tulisi todennäköisesti olemaan pitkä.



Päätökset alueellistamisesta tekee keväällä 2009 liikenneministeri **Anu Vehviläinen**.

Virasto Vantaalle?

Vantaan kaupunki otti kantaa turvallisuusviraston sijaintipaikkaan alkuvuodesta 2009. Vantaan kaupungin mukaan tärkeintä on viraston tarkoituksenmukainen sijoittaminen sekä uuden viras-

ton tehtävien että tarvittavan ammattitaitoisen henkilökunnan saatavuuden kannalta.

Kaupunginjohtaja **Juhani Paajasen** mukaan Vantaan metropolialueen logistisena keskuksena tarjoaa turvallisuusvirastolle toimintaympäristön, jossa asiakkaat ja yhteistyötahot ovat lähellä ja helposti saavutettavissa, jossa logistiikan alan osaamisen kehittämiseen kiinnitetään erityistä huomiota ja jossa virastojen nykyinen henkilökunta voi jatkaa keskeytyksettä työtään liikenneturvallisuuden puolesta.



Lähellä asiakasta

Juha Kivelän ura ilmailun parissa alkoi varusmiespalvelusta ilmavoimissa – kuten monen muunkin Ilmailuhallinnossa työskentelevän. Valtion virkamies Juhasta tuli vasta reilut kaksi vuotta sitten, kun hän siirtyi ilma-alusten huoltotehtävistä huoltotoiminnan tarkastajaksi lentokelpoisuusosastolle.

”Asiakkaan näkökulma on tuoreessa muistissa, mikä on hyvä asia – kuluuhan suuri osa työstäni asiakasyrityksessä paikan päällä. Valvon erilaisten huolto-organisaatioiden toimintaa, joita säätelevät niin eurooppalaisen lentoturvallisuusviraston (EASA) kuin kansalliset ilmailumääräykset. Hyväksyn toimilupia ja valvon, että yritykset toimivat lupaehtojuksen mukaisesti. Käytännössä se tarkoittaa dokumenttien tarkastamista, orga-

nisaatioiden auditointeja sekä ilma-alusten tarkastuksia.”

”En usko, että uuden turvallisuusviraston muodostaminen vaikuttaa ilmailuviranomaisen työn sisältöön paljoakaan, sillä työtämme ohjaavat voimakkaasti EU ja EASA. Puheet henkilöstön vähentämisestä arveluttavat, sillä uusien määräysten takia työn määrä meillä vain kasvaa.”

”Virastohankkeen tavoitteet tai edut eivät ole minulle ainakaan vielä konkreetisoituneet. Toivon, että uudistus toisi lisää resursseja erityisesti tietojärjestelmiin. Viraston pitäisi mielestäni sijaita siellä missä asiakkaammekin – Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä!”

Katsastuksista tarkastuksiin

Ilma-alus on lentokelpoinen, jos se on kaikilta ominaisuuksiltaan sellainen, että sitä voidaan turvallisesti käyttää ilmailuun. Lentokelpoisuuden varmistamiseksi ilma-aluksen suunnittelun, valmistuksen, varustuksen ja huollon on täytettävä asetetut vaatimukset.

EU-lainsäädännön mukaisesti lentokelpoisuuden varmentamisessa on Suomessakin vähitellen siirrytty lentokoneiden katsastuksista lentokelpoisuustarkastuksia tekevien organisaatioiden tarkastuksiin ja hyväksyntään. Kaupallisessa ilmakuljetuksessa näin on menetelty jo vuodesta 2005, ja vuonna 2007 määräysten piiriin tulivat myös pienet ilma-alukset – yksityistä ilmailua lukuun ottamatta.

”Ilma-alusten lentokelpoisuus todetaan vuoden välein tehtävillä tarkastuksilla Euroopan ilmailuviranomaisen, EASAn, entistä perusteellisempien vaatimusten mukaisesti”, kertoo lentokelpoisuusosaston johtaja **Ari Vahtera**.

Turvallisuus syntyy toimijan luona

”Käytännössä suuret lentoyhtiöt huolehtivat itse koneidensa lentokelpoisuudesta. Operaattorin pitää voida valvoa huolto-organisaation tekemää työtä, sillä turvallisuus on operaattorin vastuulla ja syntyy toimijan luona – säännöllisessä huol-



lossa. Viranomaisen tehtävä on valvoa, että organisaatio toimii normien mukaisesti.”

”Kun siirtymäkauden jälkeen kaikkialla Euroopassa toimitaan uusien määräysten mukaan, myös koneen maahantuonti helpottuu. Viranomaisen voi antaa uudelle koneelle lentokelpoisuustodistuksen asiakirjojen perusteella”, Vahtera selvittää.

Harraste- ja yksitysilmailun palveluprojekti käynnistyy

Lentokelpoisuusosastolla valmistauduttiin huoltotoimintaa koskevan EU-asetuksen (Osa M) voimaantuloon harraste- ja yksitysilmailun osalta syyskuussa 2008. Koska asetuksen muutos ei kuitenkaan valmistunut ajoissa ennen syyskuista voimaantulopäivää, EASA siirsi vuodella sen voimaantuloa.

Uudet määräykset koskevat lähes tuhatta yksityiskonetta, joiden huolto-ohjelmat viranomaisen pitää tarkastaa ja hyväksyä. Suurin muutos aikaisempaan käytäntöön on, että nyt myös yksityiset hyväksytyt Osa M -organisaatiot voivat suorittaa lentokelpoisuuden tarkastuksia lupaehtojensa mukaisesti. Ilmailuhallinnon harrasteilmailuyksikössä on jo alettu työstää ohjeistusta ja neuvontaa ilmailijoille uusien määräysten pohjalta. Tavoitteena on välttää tarkastusten suma syksyllä 2009, kun asetus astuu voimaan harraste- ja yksitysilmailun osalta. Erityisesti verkon kautta annettavaa asiakaspalvelua kehitetään.



“Lentokelpoisuuteen ja huoltoon liittyvän nettipalvelun pyrimme saamaan käyttöön kevään 2009 aikana. Palvelua on tarkoitus laajentaa siten, että muutaman vuoden kuluttua harraste- ja yksityisilmailija saa sieltä kaiken tarvit-

semansa tiedon – aina ilma-aluksen rekisteröinnistä ja käytöstä lupakirja-asioihin. Näin voimme palvella asiakkaitamme nopeammin ja tehokkaammin”, lupaa harrasteilmailuysikön päällikkö **Markku Hiedanpää**.



FAMissa tunnetaan potkuriturbiinikoneet

Toimitusjohtaja Juha Ojala esittelee innoissaan kuvia yrityksensä maaliskuussa 2009 valmistuvista uusista toimitiloista Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella: “Saamme runsaasti lisää hallitilaa ja käyttöämme alan viimeisintä tietotekniikkaa.”

FAM eli Finnish Aircraft Maintenance huoltaa sekä koti- että ulkomaisten lentoyhtiöiden ATR-potkuriturbiinikoneita. Finncomm Oy:n ja Finnairin yhdessä perustaman yrityksen tavoitteena on säilyttää ja kehittää ATR-huoltotoimintaa Suomessa. Ympäristöystävällisiä potkurikoneita myydään paljon, ja samalla koneiden huoltotoiminnan tarve kasvaa.

FAM sai Ilmailuhallinnolta EASAn määräysten mukaisen huolto-organisaation toimi-

luvan (Osa 145) elokuussa 2008, ja saman vuoden joulukuussa toimilupaa laajennettiin kattamaan vanhemmat ATR-tyypit.

“Nyt voimme huoltaa kaikkia ATR-tyypin koneita, niin vanhoja kuin uusia. Tilojenkin puolesta voimme laajentaa toimintaamme ja houkutella uusia asiakkaita esimerkiksi Venäjältä”, Ojala iloitsee.

Toimiluvan saaminen vaati Ojalan mukaan määrätietoista ja pitkäjänteistä työtä – yhteistyössä viranomaisen kanssa. “Saimme matkan varrella Ilmailuhallinnosta arvokkaita neuvoja ja tukea. Asiointi viranomaisen kanssa oli vaivatonta, kiitos hyvien henkilösuhteiden ja läheisen sijainnin.”



Luupin alla lentoyhtiöt ja lentokoneet

Lento- toiminta

Ilmailuhallinnon tarkastajat valvovat, että lentotoimintaorganisaatiot toimivat asetettujen vaatimusten mukaisesti. He tarkastavat ja hyväksyvät muun muassa lentoyritysten toimintakäsikirjoja, minimivarusteluetteloita ja suoritusarvotarkasteluja. Lentotoimintaa valvotaan myös liikenneluvanhaltijoiden ja -hakijoiden taloudellisia edellytyksiä arvioimalla.

Reittitarkastuslennoilla varmistetaan, että yritys toteuttaa käytännössä niitä toimintaohjeita, jotka se on hyväksyttänyt Ilmailuhallinnolla toimintakäsikirjassaan. Kentällä tehtävien kolmansien maiden lentoyhtiöiden asematasotarkastusten tavoitteena on varmistaa, että EU:n alueella operoi vain turvallisia lentoyhtiöitä.

Asematasotarkastukset keskitettiin

Asematasotarkastukset keskitettiin Ilmailuhallinnossa omaan yksikköön vuonna 2008. Neljän tarkastajan voimin tehtiin 121 lentokoneen tarkastusta, mikä vastasi Ilmailuhallinnolle asetettuja tulostavoitteita.

”Tarkastusten keskittäminen uuteen yksikköön on antanut meille mahdollisuuden suunnitella tarkastukset entistä huolellisemmin etukäteen, ja olemme tehneet entistä enemmän tarkastuksia maakuntakentillä, Helsinki-Vantaan lisäksi. Myös

tarkastusten ja raportoinnin laatu on parantunut”, kertoo yksikön päällikkö **Anssi Karhunen**.

Tiedot kaikista Euroopan lentoasemilla tehtävistä tarkastuksista syötetään EASAn ylläpitämään tietokantaan. Näin eri maiden ilmailuviranomaiset pysyvät hyvin ajan tasalla siitä, missä koneissa ja minkä lentoyhtiön koneissa, ongelmia esiintyy toistuvasti. Jos tarkastuksen yhteydessä käy ilmi vakavia puutteita, lentokone tai yhtiö voidaan laittaa toimintakieltoon – niin sanotulle mustalle listalle – koko EU:n alueella.

Uusi yksikkö tarjoaa helikopteriasiantuntemusta

Myös helikopteritoimintaa varten muodostettiin oma yksikkö kertomusvuonna. Kahden uuden yksikön myötä lentotoimintatoimiston resursseja voitiin organisoida ja kehittää paremmin.

Vuonna 2008 helikopteriyksikköä työllisti erityisesti helikopteriyritys Copterline Oy, joka pitkän tauon jälkeen aloitti uudelleen reittiliikenteen Helsingin ja Tallinnan välillä. Ennen toiminnan käynnistymistä Ilmailuhallinto joutui arvioimaan uudelleen Copterlinen reittikonseptin sekä uudet mittarilentomenetelmät, jotka oli luotava kaupunkien keskustoissa sijaitsevia lentopaikkoja varten. Apuna työssä käytettiin norjalaisen ilmailuviranomaisen asiantuntemusta.

Copterline lopetti reittiliikenteen joulukuussa 2008, mutta jatkaa lääkinällistä sekä etsintä- ja pelastuslentotoimintaa kolmella helikopterilla.



Lentotoiminnan muuttuvat määräykset

Lentokoneilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetusta koskeva EU-OPS-asetus tuli voimaan heinäkuussa 2008. EU-OPS on osa EU:n ylikansallista lainsäädäntöä, joka sitoo sellaisenaan suoraan jäsenvaltioita. Uudet määräykset korvaavat aiemmin voimassa olleet kansalliset vaatimukset, poikkeuksena helikoptereilla harjoitettava kaupallinen ilmakuljetus.

Uusissa määräyksissä säädetään vähimmäisvaatimukset muun muassa lentoyhtiöiden toimintaa ja lentävän henkilöstön työskentelyä ja lepoa varten.

Kertomusvuonna Ilmailuhallinnossa valmistaututtiin jo tiedottamaan aikanaan EU-OPSit korvaavista EASAn lentotoimintamääräyksistä. Luonnosten valmistuminen kuitenkin lykkääntyi marraskuusta vuoden 2009 alkupuolelle, joten asiakkaille suunniteltua tiedotustilaisuuttakin jouduttiin siirtämään.



Lentoyhtiö otti käyttöön uudet normit

"Uusien lentotoimintamääräysten käyttöönotto teetti meille kovasti työtä, mutta kaikki valmistui aikanaan", toteaa operatiivisista säännösasioista Finnairilla vastaava Pekka Henttu tammikuussa 2009.

"EU-OPSin myötä kaikki Euroopan valtiot ovat operatiivisessa normistossa samalla viivalla. Jäsenvaltioilla on nyt esimerkiksi yhteiset lentävän henkilökunnan työ- ja lepoaikoja koskevat vähimmäismääräykset."

Hentun mukaan lentoyhtiönä Finnair oli hyvin valmistautunut muutoksiin, muun muassa toimintakäsikirjojen suhteen. Uusien työaikamääräysten vuoksi oli lisäksi uudistettava miehistönkäyttöjärjestelmän ohjel-

mointia, sillä miehistönkäytön suunnittelusta tuli aiempaa monimutkaisempaa ja vaativampaa. Myös matkustamohenkilöstön koulutusvaatimuksiin sekä lennonsuunnitteluun tuli muutoksia heinäkuussa 2008, kun määräykset astuivat voimaan.

"Normimuutokset edellyttävät aina yhteistyötä ja kommunikointia ilmailuviranomaisen kanssa. Yhteinen näkemys ja yhteisymmärrys löytyvät keskusteluissa, joita käymme Ilmailuhallinnon kanssa säännöllisesti. On erittäin tärkeää, että viranomaiselta löytyy asiantuntemusta ja resursseja näinkin suurten muutosten läpiviintiin. Onneksi Ilmailuhallinnolta sitä on löytynyt."

Uusia koulutuslupia

Ilmailuhallinto myöntää toimiluvat ja hyväksynyt lento- ja teoriakoulutukseen sekä ilmailun ammattiryhmien kuten huoltohenkilöstön ja lennonjohtajien koulutukseen Suomessa. Ilmailuviranomainen myös tarkastaa säännöllisin välein koulutusorganisaatioiden toimintaa – käymällä läpi koulun ohjeistoa, ohjelmia ja koulutuskirjanpitoa sekä seuraamalla opetusta.

Ensimmäinen EASA Osa 147-toimilupa Poriin

Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA säätelee ilmailualan huoltohenkilöstön koulutusta Suomessa. Aiemmin vain opetusministeriön ohjauksessa toimineiden, kansallista koulutusta antaneiden opinahjojen on täytynyt järjestää toimintansa EASAn entistä yksityiskohtaisempien vaatimusten mukaisesti. Kouluilta edellytetään muun muassa omaa sisäistä laadunvalvontaa.

EU:n ja EASAn säännösten tavoitteena on yhdenmukaistaa alan toimintoja ja menettelytapoja Euroopassa. Huoltohenkilöstön yhteneväisen koulutuksen tavoitteena on lupakirja, joka sellaisenaan on voimassa koko Euroopan alueella. Uusi käytäntö antaa siten ilmailun huolto- teollisuudelle myös Suomessa mahdollisuuden ottaa töihin samojen vaatimusten mukaisesti peruskoulutettua huoltohenkilöstöä.

Porin ammattiopisto sai ensimmäisenä oppilaitoksena luvan toimia hyväksyttynä huoltohenki-



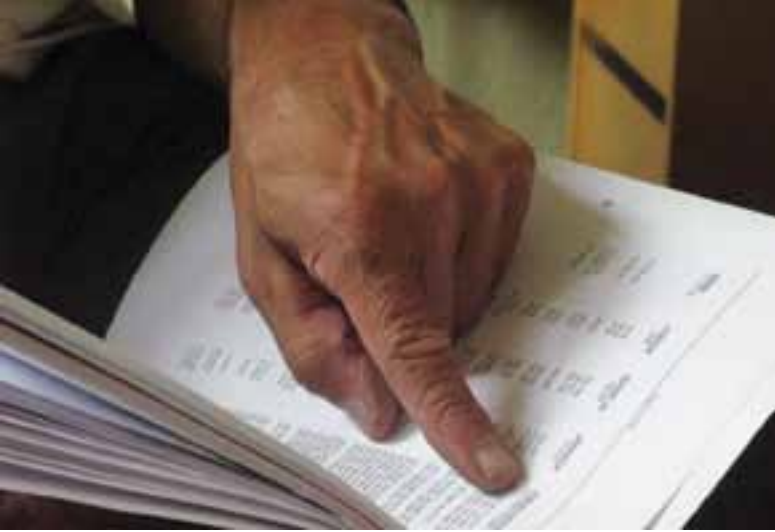
löstön peruskoulutusorganisaationa Suomessa. Niin kutsuttu Osa 147-hyväksyntä myönnettiin toukokuussa 2008, minkä jälkeen neljä muuta ammattioppilaitosta (Tampereen ja Lapin ammattiopistot, Mäntän seudun koulutuskeskus sekä Savon ammatti- ja aikuisopisto) on saanut saman hyväksynnän.

”Huoltohenkilöstön lupakirjoja ja niihin vaadittavaa koulutusta koskevat vaatimukset eroavat oleellisesti aiemmin Suomessa voimassa olleista”, toteaa apulaisjohtaja **Kari Ollila** Ilmailuhallinnosta. ”Hakuprosessit ovat olleet pitkiä ja erityäin työläitä kouluille, joiden on ollut pakko nivota yhteen opetusviranomaisen toisen asteen koulutusta koskevat vaatimukset ja eurooppalaisen ilmailuviranomaisen asettamat vaatimukset.”

”EASAn mukainen lupakirjajärjestelmä tarjoaa useita eri vaihtoehtoja huoltohenkilöstön lupakirjan hankkimiseksi. Näitä erilaisia tapoja pitäisi kaikkien alan toimijoiden nyt tarkastella ennakkoluulottomasti, jotta huoltohenkilöstöä valmistuisi riittävästi tulevaisuuden tarpeisiin”, Ollilla huomauttaa.

Huoltohenkilöstölle järjestettiin teoriakoe

EU-asetuksen perusteella huoltohenkilöstön Osa 66 -lupakirjan voi saada myös henkilö, jolla ei ole alan peruskoulutusta mutta joka on kokein osoittanut, että hänellä on riittävät tiedot ja työkokemusta ilmailun huoltotoiminnasta. EASA-lupakirjan haltija voi hakea työtä kaikista EU-valtioista.



Asiakkaiden toivomuksesta Ilmailuhallinto järjesti suomalaisille Osa 66 -lupakirjan haltijoille kesäkuussa 2008 mahdollisuuden osallistua teoriakokeeseen, jolla lupakirjan tekniset B2-rajoitukset voidaan poistaa. Suuresta kiinnos-

tuksesta huolimatta kokeeseen ilmoittautui vain viitisenkymmentä henkilöä, joista alle neljännes suoritti englanninkielisen kokeen hyväksytysti. Analyysi koetuloksista julkaistiin Ilmailuhallinnon nettiiutisissa elokuussa.



"Ylirentoja opettajia"

Muutaman kilometrin päässä Porin lentoasemalta löytyy Porin ammattiopiston lentokoneasentajiksi opiskelevien nuorten kotoinen tukikohta. Syksyllä 2008 aloittaneilla oppilailla on hyväksytysti suoritettujen opintojen, kokeiden ja käytännön harjoittelun jälkeen mahdollisuus hakea huoltohenkilöstön Osa 66-lupakirjaa, jolla voi hakea töitä koko Euroopan alueelta.

"Tulin lukion jälkeen tänne, sillä halusin ilmailualalle. Toiveenani on päästä lentäjäksi", kertoo Sara Aalto. Miika Hovin alalle innoittajina toimivat isän enot, jotka työskentelevät ilmavoimissa. "Opiskelu on ollut mielenkiintoista, erityisesti suihkumoottorit kiinnostavat. Ei tämä tunnu yhtään pakolukemiselta, vaikka paljon joudumme

lukemaan englanniksikin", haalaripukuiset nuoret kertovat.

"Uuden toimiluvan mukainen koulutus on vaativaa näin nuorille, mutta onneksi he ovat motivoituneita", toteaa koulutuspäällikkö Jarkko Laine. "Nyt kun suurin työ on tehty ja olemme saaneet EASA-hyväksynnän, voimme panostaa opetuksen ja opetusmateriaalin kehittämiseen. Olemme kehittäneet muun muassa järjestelmän moduulikokeiden ylläpitämiseen ja suorittamiseen. Järjestelmän avulla pystymme myös paremmin analysoimaan koetuloksia."

"Täällä on tosi hyvät ja kokeneet opettajat", eräs pojista tulee varta vasten kertomaan. "Ja ne on ylirentoja", lisää toinen.

Lupakirjoja joka lähtöön

Ilmailuhallinto myöntää lupakirjat ammatilentäjille, lennonvarmistus- ja huoltohenkilöstölle sekä harrasteilmailijoille. Lentolupakirjaa hakevan on osallistuttava määräysten mukaiseen teoria- ja lentokoulutukseen, käytävä ilmailulääkäriässä lääketieteellistä kelpoisuustodistusta varten sekä suoritettava tarvittavat teoria- ja lentokokeet.

Erilaisten ilmailulupakirjojen suorittamiseen vaaditaan erityyppistä koulutusta. Harrasteilmailijat saavat teoria- ja lentokoulutuksensa usein lentokerhoissa, mutta ammatti-ilmailuun oikeuttaviin lupakirjoihin koulutetaan ammattimaisesti toimivissa lentokoulutusorganisaatioissa.

Uudet lupakirjanormit lausuntokierroksella

EASAn toimivalta on laajentunut koskemaan vähitellen myös lentolupakirjoja. Nykyisillä määräyksillä mennään enintään vuoteen 2012 asti, mutta sen jälkeen otetaan käyttöön yhteiseurooppalaiset EASA FCL-määräykset. Muutokset vaikuttavat kaikkiin ilmailun lupakirjoihin, ultrakevytlentäjiä lukuun ottamatta.

Luonnokset (NPA eli Notice of Proposed Amendment) uusista normeista saapuivat lausuntokierrokselle syksyllä 2008. Ilmailuhallinto on pyrkinyt aktiivisesti tiedottamaan ehdotetuista muutok-



sista asiakkailleen (lentokoulutusorganisaatiot, harrasteilmailuopettajat), jotta mahdollisimman monet ilmailijat ja alan toimijat voisivat antaa palautetta EASALLE valmisteluvaiheessa. Sen jälkeen, kun EASAn valmistelemat ja komission julkistamat ilmailumääräykset astuvat voimaan, ovat ne sellaisenaan suoraan jäsenmaita velvoittavia.

”Rakenteellisesti suurin tulossa oleva muutos koskee yksityislentäjän sekä harrasteilmailijan lupakirjoja, joihin molempiin on suunnitteilla uusia luokkia. Pienempiä muutoksia on tulossa muun muassa tyyppikouluttajien koulutusvaatimuksiin”, kertoo lupakirjayksikön päällikkö **Aila Järveläinen**.

”Ilmailuhallinto antaa omat kommenttinsa luonnoksiin. Tutustumme niihin huolella ja arvoimme niiden vaikutusta sekä omaan työhömmä että asiakkaiden toimintaan”.

Lupakirjojen viiveet

Ilmailuhallinnon tavoitteena on, että vähintään 90 % lupakirjahakemuksista saadaan käsitellyksikahdessa viikossa. Tavoite koskee hakemuksia, joissa päätös voidaan tehdä ilman, että tarkastaja joutuu pyytämään asiakkaalta lisätietoja.

”Hakemukset ovat yleisesti ottaen varsin hyvin täytettyjä, mutta jos tarvittava asiakirja, esimerkiksi tarkastuslentolausunto tai viime vuonna uutena asiana tullut kielitaitotodistus puuttuu, joudumme pyytämään niitä asiakkaalta ja odottamaan”, Järveläinen selvittää.



Kertomusvuonna tavoitteeseen pääsyä vaikeuttivat monet seikat, muun muassa lupakirjayksikössä jo pitkään vallinnut resurssipula sekä lupakirjajärjestelmän ja uuden atk-käyttöjärjestelmän yhteensovittamisessa syntyneet tekniset ongelmat. Järjestelmäongelmat ajoittuivat kevääseen, harrasteilmailijoiden vilkkaimpaan hakemuskauteen, mikä pidensi käsittelyaikoja huomattavasti.

Silti kertomusvuonna 91,9 % hakemuksista pystyttiin käsittelemään tavoiteajassa.

Uuden lupakirjakäsittelyyn tarkoitetun järjestelmän rakentaminen aloitettiin syksyllä 2008. Samaa aikaa yksikköön saatiin uusia tarkastajia, joiden kouluttaminen tehtävään vie kuitenkin oman aikansa.



Yksi koulu – monta lupaa

Suomen Ilmailuopistossa Porissa herätään uuteen aamuun. Ilmailuhallinnon tarkastaja Pekka Palander on tullut aamukoneella Vantaalta pitämään vaadittavaa teoriakoetta tuleville liikennelentäjille. Unisen näköisiä nuoria miehiä istuu jo luokassa, monella heistä on yllään verkkarit – ja aamutossut!

“Opiston tiloissa asuu runsaat neljäkymmentä oppilastamme”, paljastaa koulutus-päällikkö Sauli Kuortti. Kaiken kaikkiaan ammatillisessa erikoisoppilaitoksessa on lähes sata opiskelijaa, jotka ovat tulleet Porisiin eri puolelta Suomea. Koulun omistavat Finnair, Suomen valtio ja Porin kaupunki.

“Ilmailuopiston ensisijainen tehtävä on tuottaa ammattilentäjiä suomalaisten lentoyritysten tarpeisiin. Lisäksi tarjoam-

me koulutuspalveluita kaikille alan toimijoille. Vuonna 2009 meillä alkaa uutena asiana helikopterilentäjien koulutus”, Sauli kertoo.

Ilmailuhallinto on myöntänyt koululle luvat koulutusta, huoltotoimintaa sekä lentotyötä varten. Näihin lupiin liittyvien tarkastusten lisäksi viranomaisen käy säännöllisesti paikan päällä tarkastamassa lennonharjoittelulaitteita ja simulaattoreita.

Joulukuussa koulu sai Ilmailuhallinnon hyväksynnän henkilömuutoksille, joita koulun johdossa tapahtui yhdellä kertaa peräti kolme: vuoden 2009 alusta Ilmailuopiston rehtorina toimii Juha Siivonen, koulutus-päällikkönä Sauli Kuortti ja päälennon-opettajana Hannu Savinainen.

Yhteistyötä Euroopan taivaalla

Lennonvarmistus ja lentoaikat

”EASA-asetuksen piiriin kuuluvat jo lentotoiminta ja lentokelpoisuus. On siten luontevaa, että Euroopan lentoturvallisuusviraston toimivalta laajenee myös lennonvarmistukseen ja lentoaikoihin”, toteaa johtaja **Toni Solatie** lennonvarmistus ja lentoaikat -osastolta.

Kesällä 2008 annetun asetusehdotuksen tarkoituksena on laajentaa EASAn toimivaltaa koskemaan lentoaikojen turvallisuutta, lennonvarmistusta ja ilmailukenttien hallintaa. Koska lennonvarmistus on kuulunut yhteisösääntelyn piiriin jo yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsittelevän asetuspaketin (SES I) myötä, on muutos ehkä hieman merkittävämpi lentoaikojen kuin lennonvarmistuksen kannalta.

”Toimivallan laajentumisen myötä vastuu normeista ja standardoinneista siirtyy valtaosin EASALLE, ja kansallisen ilmailuviranomaisen tehtävät painottuvat yhä enemmän valvontatoimiin. Koska määräyksistä tulee entistä yksityiskohtaisempia, on meillä entistä enemmän valvottavaa. Tulevaisuudessa tarvitsemme lisää alan asiantuntijoita Ilmailuhallintoon”, Solatie sanoo.

Kansainvälinen valmistelutyö, jota on tehty SES-hankkeen (Single European Sky) sekä siihen kiinteästi liittyvän EASA-asetusehdotuksen hyväksi, on ollut osaston keskeisimpiä tehtäviä vuonna 2008. EASAA käsittelevän asetusehdotuksen mukaan sääntely tulee koskemaan lentoasemia ja



mahdollisesti myös osin pienlentopaikkoja. Työn ollessa kuitenkin vielä kesken, lopullisista yksityiskohdista ja rajanvedoista ei ole tarkkaa tietoa. Vuoden 2009 aikana lainsäädännön valmistelutyö jatkuu, ja Suomi tulee osallistumaan siihen aktiivisesti.

Ilmatilan tehokasta ja turvallista käyttöä

Euroopan yhtenäistä ilmatilaa koskevat, lentoliikenteen turvallisuuden ja ilmatilan kapasiteetin parantamiseen tähtäävät asetukset tulivat voimaan jo vuonna 2004. Kertomusvuonna aloitettiin lainsäädäntöhankkeen toisen vaiheen valmistelu (SES II-paketti.)

Uusissa asetuksissa painotetaan erityisesti ympäristönäkökohtia, lennonvarmistuksen harmonisointia, EASAn toimivallan laajentumista sekä lentoasemien ilmatilakapasiteetin tehostamista. Lennonvarmistusjärjestelmien teknistä yhteensopivuutta ja uusia innovaatioita kehitetään Euroopan yhteisön, Eurocontrol-järjestön ja toimialan teollisuuden SESAR-yhteishankkeen myötä. Hankkeen tavoitteena on luoda ja toteuttaa uuden sukupolven eurooppalainen ilmailukenttien hallintajärjestelmä.

SES II-pakettiin sisältyy myös tavoite muodostaa niin sanottuja toiminnallisia ilmatilalohkoja (FAB, Functional Airspace Block), joissa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat toimisivat yhteistyössä. Ilmatilan uudelleenjärjestelyn kautta pyritään muun muassa tehostamaan ilmatilan käyttöä ja



vähentämään lentoliikenteen aiheuttamia päästöjä. FAB-hankkeita on käynnissä eri puolilla Eurooppaa. Muun muassa Finavia on osallistunut toiminnallisen ilmatilalohkon suunnitteluun yhdessä muiden pohjoismaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kanssa.

Tiedot poikkeamista yhteiseen käyttöön

Ilmailuhallinto kerää tietoja siviili-ilmailun onnettomuuksista, vakavista vaaratilanteista ja poik-

keamista. Vuonna 2008 saimme tiedon noin 2000 tapauksesta. Tilastoinnin ja analysoinnin avulla asiantuntijamme seuraavat jatkuvasti lentoturvallisuuden tasoa.

Lokakuussa tietoja poikkeamatilanteista alettiin siirtää Ilmailuhallinnon tietojärjestelmästä EU-komission ylläpitämään keskusrekisteriin. Suomi on näin ensimmäisiä valtioita, jotka täyttivät velvoitteensa koskien poikkeamatietojen antamista muiden jäsenvaltioiden viranomaisien ja komission käyttöön.



Pohjoinen ilmatilalohko suunnitteilla

"Kansainvälistä yhteistyötä on lennonvarmistuksen alalla tehty aina. Nyt yhteistyötä tehdään EU:n asettamissa kehyksissä", sanoo kansainvälisten asioiden johtaja Heikki Jaakkola Finavian lennonvarmistuksen liiketoiminta-alueelta.

Finavia huolehtii lennonvarmistuksesta 25 lentoasemallaan Suomessa. Ilmailuhallinto on myöntänyt liikelaitokselle luvan palvelun tarjontaan – Euroopan yhtenäistä ilmatilaa koskevien asetusten mukaisesti. "Yhteistyömme viranomaisen kanssa toimii hyvin, sillä meillä on lennonvarmistusasioissa paljolti sama näkemys. Nämä kannanotot ovat tärkeitä juuri nyt, kun EASAN toimivalta on laajenemassa ja siihen liittyviä määräyksiä luonnostellaan."

Jaakkola on vakuuttunut siitä, että ilmailuviranomainen vie omalla tahollaan eteenpäin lennonvarmistuksessa käynnissä olevia yhteiseurooppalaisia hankkeita. Niistä keskeisimpiä on niin kutsuttu pohjoinen toiminnallinen ilmatilalohko (NEFAB), jonka muodostamista Suomi selvittää yhdessä Ruotsin, Norjan, Tanskan, Islannin ja Viron kanssa."

"Pohjoinen ilmatilalohko on laaja alue, johon kuuluu erittäin vilkkaan liikenteen alueita, hiljaisempia alueita sekä paljon valtamerta. Tavoitteena on, että mukana olevat maat vastaisivat yhdessä alueen lennonvarmistuspalveluista ja että lennonvarmistusta voitaisiin tehostaa. Tämä luonnollisesti palvelisi siellä liikennöiviä lentoyhtiöitä."

Turvallista ja ympäristöystävällistä matkaa!

Lento- liikenne

Siviili-ilmailun turvaaminen, lentoliikenteen sujuvuuden varmistaminen sekä matkustajien oikeuksista huolehtiminen ovat Ilmailuhallinnon keskeisiä tehtäviä. Ympäristöasiat ovat ilmailuviranomaisen uusin vastuualue.

Lentoliikenteen tärkeimpänä tulevaisuuden energia- ja ilmastopoliittisena ohjauskeinona pidetään päästökauppaa, joka alkaa vuonna 2012 sekä EU:n sisäisillä että EU:n ja kolmansien maiden välisillä lennoilla.

Ilmailuhallinnon rooli ympäristöasioissa vahvistuu, kun siitä lentoliikenteen päästökaupan alkaessa tulee uusi päästökaupaviranomainen.

Ilmailuhallinto valvoo lentoliikenteen päästökauppaa

EU-maat sopivat lokakuussa 2008, että lentoliikenne otetaan mukaan unionin päästökauppajärjestelmään. Ilmailuhallinnolle kaavailtujen viranomaistehtävien mukaan Ilmailuhallinto tulee vastaamaan päästöoikeuksien jaosta ja jakamisen perusteena olevan vertailun toteuttamisesta, päästökaupan seurannasta ja raportoinnista sekä niistä seuraamuskäytännöistä, joita kohdistetaan päästökauppalain velvoitteita noudattamasta kieltäytyviin lentoyhtiöihin.

Päästökaupan ensimmäisenä vuonna päästöoikeuksista huutokaupataan 15 prosenttia. Loput oikeuksista jaetaan lentoyhtiöille ilmaiseksi



niin sanotun benchmark-vertailun kautta, jossa jakoperusteena ovat lennetyt tonnikilometrit. Huutokaupattavaa osuutta voidaan tarvittaessa kasvattaa. Päästöhuutokaupasta saadut tulot on tarkoitus käyttää ilmastonmuutoksen torjuntaan EU:ssa ja kolmansissa maissa.

”Päästökaupan idea on yksinkertainen, mutta käytännössä haastavaa toteuttaa”, arvioi ympäristöasioiden asiantuntija **Katja Lohko** lentoliikenneosastolta. ”On eri asia mitata kiinteitä kohteita kuin paikasta toiseen liikkuvaa lentoliikennettä.”

Lentoyhtiö toimittaa tarkkailusuunnitelman sekä ilmoittaa vuosittaiset tonnikilometri- ja hiilidioksidipäästötietonsa viranomaiselle. Ilmailuhallinnon valvontaan tulevat sen myöntämällä liikenneluvulla toimivat lentoyhtiöt sekä ne kolmansien maiden lentoyhtiöt, joiden EU:hun suuntautuneiden lentojen päästöistä suurin osa on aiheutunut Suomen alueella. ”Päästökauppa kannustaa lentoyhtiötä siirtymään entistä energiatehokkaampiin lentokoneisiin”, Lohko toteaa.

Päästökauppaan valmistautumisen lisäksi Ilmailuhallinto on kertomusvuonna osallistunut liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan yhteisen ilmastopolitiikan toteutusohjelman laatimiseen. Ohjelma linkittyy kiinteästi marraskuussa 2008 julkaistuun kansalliseen ilmasto- ja energiastrategiaan.

Uusi turva-asetus

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista



säännöistä tuli voimaan huhtikuussa 2008. Uutta asetusta ryhdytään soveltamaan asteittain. Siirtymävaihe, jonka aikana sovelletaan osin "vanhaa" turva-asetusta vuodelta 2002 ja osin uutta asetusta, kestää enintään huhtikuuhun 2010 asti.

Heti vuoden 2009 alusta tuli voimaan muutos, joka asettaa entistä tiukemmat vaatimukset matkatavaran, rahdin ja postin tarkastamiseen käytettäville läpivalaisulaitteille. Kesällä 2009 laajenee lentoaseman niin kutsuttu kriittinen osa, jolle menevä henkilöstö on 100-prosenttisesti turvatarkastettava.

"Uudessa asetuksessa on otettu huomioon vanhan lainsäädännön heikot lenkit", toteaa turvayksikön tarkastaja **Arja Pulliainen**, joka osallistuu komissiota avustavan turvakomitean työhön.

"Myös matkustamoon kuljetettavia nesteitä koskevaa rajoitusta tarkastellaan uudelleen. Pyrkimyksenä on ratkaista asia parhaalla mahdollisella tavalla lentoliikenteen sujuvuuden kannalta. Rajoituksen poistamisen ajankohtaan vaikuttaa se, miten hyvin vaarallisia aineita pystytään teknisesti tunnistamaan ja millä aikataululla lentoasemat pystyvät laitteita hankkimaan."



Ympäristötyö osana lentoyhtiön strategiaa

Finnairin ympäristöjohtaja Kati Ihämäki on ollut vauhdikas vuosi. Lentoyhtiön ympäristöstrategian esittely on tuonut mukanaan runsaasti matkustamista, ja yhteistyö viestinnän sekä tärkeimpien sidosryhmien kanssa on ollut vilkasta.

"Ympäristötyöllä on suuri merkitys Finnairin toiminnalle, sillä se on edellytys pitkän aikavälin kasvulle", Ihämäki sanoo.

"Ympäristötyö kulkee käsi kädessä Finnairin muun strategian kanssa. Vähemmän kuluttavaan kalustoon satsaaminen ja maantieteellisen sijainnin hyödyntäminen säästävät sekä rahaa että ympäristöä. Helsinki on lentokilometrien ja kerosiinin kulutuksen suhteenärkevin välilaskupaik-

ka matkustettaessa esimerkiksi USA:n itärannikolta Aasiaan."

Finnairin tavoitteena on vähentää – ei ainoastaan päästöjä – vaan kaikkea ympäristönkuormitusta. Yhtiön toiminnot pyritään optimoimaan niin, että matkustamopalvelusta, jäänestoaineista, jätevesistä ja liuottimista aiheutuisi mahdollisimman vähän ympäristöhaittoja.

Suurin yksittäinen ympäristöprojekti on ollut vuonna 2012 alkavan päästökaupan valmistelu. Tulevassa järjestelmässä ympäristöjohtaja näkee sekä hyviä että huonoja puolia: "Päästökauppa itsessään on hyvä asia, mutta niin kauan kuin sopimus ei ole maailmanlaajuinen, saattaa kilpailu lentoyhtiöiden välillä vääristyä, eivätkä ilmailun päästötkään välttämättä vähene."

Teemme työtä turvallisuuden hyväksi

Henkilöstö, talous ja kehittäminen

Ilmailuhallinnon henkilöstön määrä oli vuoden 2008 lopussa 135 henkilöä ja henkilötyövuosimäärä 124. Henkilötyövuodet lisääntyivät viraston ensimmäiseen toimintavuoteen verrattuna kahdeksalla.

Henkilöstö on virkasuhteessa lukuun ottamatta lyhyitä määräaikaisuuksia tai harjoittelijoita, jotka ovat työsuhteessa. Vuoden aikana määräaikaisessa palvelussuhteessa työskenteli 21 henkilöä. Osa-aikaeläkkeellä oli vuoden aikana kolme henkilöä. Vakituista työntekijöistä 9 siirtyi toimintavuoden aikana toisen työnantajan palvelukseen ja eläkkeelle jäi kolme henkilöä. Vakituiseen palvelussuhteeseen otettiin kahdeksan työntekijää.

Perhevapaita käytettiin runsaasti. Isyys-, äitiys- ja vanhempainvapaita sekä osittaista tai tilapäistä hoitovapaata käytti yhteensä 38 työntekijää, joista yli puolet oli miehiä.

Tasa-arvosuunnitelma

Ilmailuhallinnossa on laadittu tasa-arvosuunnitelma, jonka painopistealueita ovat mm. oikeudenmukainen ja kannustava johtamiskäytäntö, työ- ja perhe-elämän yhteensovittaminen sekä hyvän kohtelun edistäminen ja sukupuolisen häirinnän ehkäiseminen.

Tasa-arvosuunnitelman toimenpiteiden vaikutusta arvioidaan vuosittain henkilöstötutkimuksilla ja



kehityskeskusteluissa sekä johdon katselmuksessa ja yhteistoimintatoimikunnassa.

Virkistystoimintaa ja koulutusta

Virkistystoimintaa organisoii Ilmailuhallinnon henkilöstön oma työryhmä, jossa on mukana työntekijöitä eri osastoista ja yksiköistä. Työryhmä vastaa itsenäisesti oman budjetin puitteissa kaikesta henkilöstön virkistystoiminnasta. Vuonna 2008 järjestettiin viisi tapahtumaa.

Työntekijöiden liikunnan aktivoimista varten käytössä ovat liikuntasetelit. Niitä käytettiin 86 euron edestä henkilötyövuotta kohden.

Koulutuksiin osallistui 84 työntekijää ja niihin käytettiin 580 työpäivää. Vuonna 2008 järjestettiin mm. tietotekniikka-, kieli- ja EU -koulutusta. Ilmailuhallinnon esimiesvalmennus kilpailutettiin. Valmennus toteutetaan vuonna 2009.

Tyytyväisyyttä tutkittiin

Vuoden 2008 lopussa tehtiin laaja henkilöstökysely. Henkilöstötutkimuksen tarkoituksena oli selvittää henkilöstön käsityksiä työstään, tiedonkulusta, johtamisesta, organisaation toimintaedellytyksistä ja toimivuudesta sekä työilmapiiristä. Työtyytyväisyyden kokonaiskeskiarvoksi saatiin 3,16, mikä tarkoittaa pientä laskua edellisvuoteen verrattuna. Tulos ei täyttänyt ministeriön asettamaa tavoitetta. Esimiesten työskentelyn katsottiin kokonaisuutena parantuneen.



Myönteisimmät tulokset saatiin henkilöstöltä työtehtävien vaativuudesta, koulutuksen riittävydestä ja esimiesten tuesta alaistensa kehityspyrkimyksestä. Parantamisen varaa on me-hengessä ja työnantajakuvassa. Viraston viimeaikainen kehitys koettiin niin ikään kriittisesti.

Hyvän kohtelun pelisäännöt

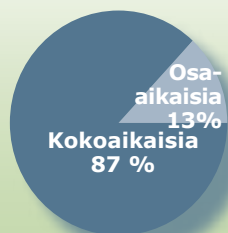
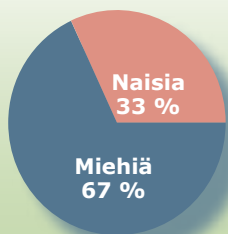
Vuoden 2008 keväällä henkilöstön työilmapiiri aiheutti keskustelua sisäisesti ja ulkoisesti. Tämän seurauksena Ilmailuhallinnossa tehtiin useita il-

mapiiriongelmiin kartoitukseen ja ratkaisemiseen suunnattuja toimenpiteitä.

Vuoden aikana laadittiin Hyvän kohtelun pelisäännöt, jotka esiteltiin henkilöstölle sähköisen pelin avulla. Yhteistyössä työterveyshuollon ja Työterveyslaitoksen asiantuntijoiden kanssa kartoitettiin tilannetta organisaation eri osissa.

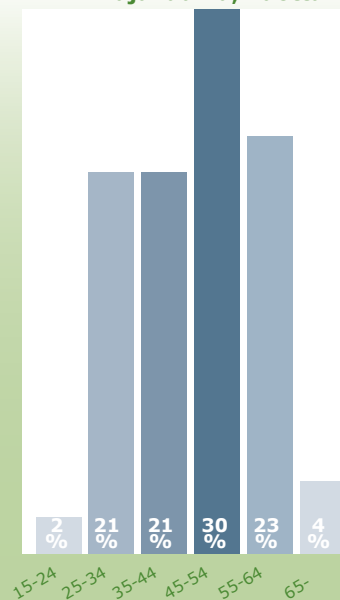
Selvityksissä saatiin arvokasta taustatietoa ja tukea työyhteisön kehittämiseen. Näitä tietoja tullaan hyödyntämään vuoden 2009 aikana henkilöstökyselyn ohella.

Henkilöstö

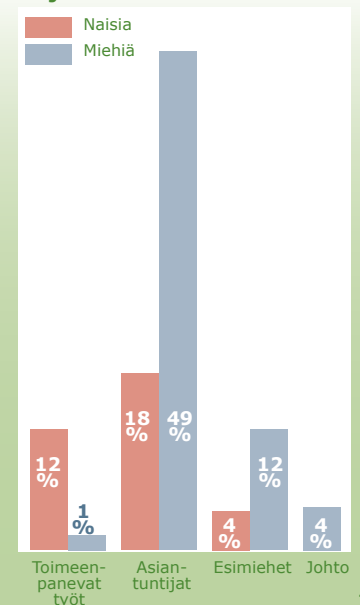


Henkilöstö osastoittain	2008
Ylijohtaja ja esikunta	6
Lentokelpoisuus	21
Lentotoiminta ja lupakirjat	53
Lennonvarmistus ja lentopaikat	20
Lentoliikenne	15
Hallintopalvelut	20
Yhteensä	135

Ikäjakauma, vuotta



Sijoittuminen eri tehtäviin





Henkilöstö, talous ja kehittä- minen

Kehityskeskustelut

Kehityskeskustelut toteutettiin Ilmailuhallinnossa ensimmäistä kertaa vuodenvaihteessa 2007–2008. Loppukeväällä 2008 tehtiin tutkimus kehityskeskustelujen toimivuudesta ja henkilöstön tyytyväisyydestä niihin. Kyselyyn vastasi 81 työntekijää, ja vastausprosentti oli yli 66.

Vastausten perusteella kehityskeskustelut sujuivat varsin hyvin. Yleisarvosanaksi annettiin 3,8 asteikolla 1–5. Erittäin tyytyväisiä oltiin siihen, että keskustelut käytiin avoimessa ja rakentavassa hengessä, että niissä käytiin läpi kaikki tärkeät asiat ja että ne dokumentoitiin asianmukaisesti. Parannettavaa nähtiin esimiesten rakentavan palautteen antamisessa sekä siinä, että yhteisesti sovitut asiat myös toteutuisivat.

Kehitämme toimintaa ja asiakaspalvelua

Osana laajempaa kehityshanketta modernisoimme järjestelmä- ja palvelininfrastruktuuria. Toteutamme kokonaisvaltaisen, integroidun tietojärjestelmäratkaisun, jonka ensimmäiseen vaiheeseen sisältyvät muun muassa keskitetty asiakkuudenhallinta, ilma-alusrekisteri, lupa-kirjajärjestelmä ja teoriakoejärjestelmä. Toimitus tapahtuu pääosin vuosien 2008–2010 aikana.

Tietojärjestelmä uudistuksen tavoitteena on helpottaa tietojen saantia, nopeuttaa hakemusten käsittelyä ja parantaa siten Ilmailuhallinnon asiakaspalvelua.

Ilmailuhallinnon internet-sivuston Tietopalveluosio uudistettiin kertomusvuonna asiakkailta kerätyn palautteen pohjalta. Sivut ovat nyt yhteneväiset sivuston muiden osien kanssa, ja sivuilla navigoiminen sujuu entistä nopeammin ja joustavammin. Uudistus palvelee erityisesti tietopalvelusivujen vakituisia käyttäjiä.

Tietopalvelusta löytyvät ilmailumääräyskokoelma, lentokelpoisuusmääräykset, lentokelpoisuustiedotukset, asiakaspalvelulomakkeet, toimiluvat ja valtuudet sekä ilmailuhallinnon julkaisut.

Vuonna 2008 toteutetussa asiakastutkimuksessa selvitettiin sekä lentokelpoisuusosaston että lennonvarmistus ja lentopaikat -osaston keskeisten asiakasyritysten ja niiden avainhenkilöiden tyytyväisyyttä Ilmailuhallinnon toimintaan ja palveluihin. Kokonaistyytyväisyys Ilmailuhallinnon toimintaan oli 3,3 ja tyytyväisyys Ilmailuhallinnon suorittamiin tarkastuksiin 3,8 asteikolla 1–5.

Talous vuonna 2008

Ilmailuhallinnon menot katetaan pääosin lentoasemia ylläpitävältä Finaviaalta perittävällä lentoliikenteen valvontamaksulla sekä Ilmailuhallinnon myöntämistä luvista ja hyväksynnöistä perittävillä suoritemaksuilla. Lentoliikenteen valvontamaksun suuruus vuonna 2008 oli 80 senttiä jokaista lähtevää matkustajaa kohti.



Ilmailuhallinnon aloitteesta lentoliikenteen valvontamaksun taso laskettiin 10 senttiä vuoden 2008 alusta alkaen.

Finavialta perityn, toteutuneisiin matkustajamääriin perustuvan valvontamaksun kertymä vuonna 2008 oli 6,6 miljoonaa euroa.

Muita asiakasmaksuja Ilmailuhallinto peri 4,5 miljoonaa euroa. Maksut pohjautuvat liikenne- ja viestintäministeriön antamaan maksuasetukseen.

Ilmailuhallinnon maksuasetuksen mukaisten maksujen taso on pysynyt samana koko viraston toiminta-ajan vuodesta 2006 alkaen. Maksukertymä nousi 200 000 euroa verrattuna vuoteen 2007. Nousu johtui suoritteiden kysynnän kasvusta.

Ilmailuhallinnon kokonaismenot vuonna 2008 olivat 11,4 miljoonaa euroa. Merkittävin kuluerä oli henkilöstökulut, joiden osuus oli 7,7 miljoonaa euroa (noin 68 %) kaikista Ilmailuhallinnon menoista.



Huolehditään terveydestä – yhdessä!

Syksyn alussa Ilmailuhallinnossa aloitti toimintansa hyvinvointiryhmä, jossa parannetaan elämäntapoja porukalla. Ryhmä kokoontuu joka toinen viikko vetäjänä ravitsemusterapeutti Anette Palssa. Tavoitteena ovat pysyvät elämäntapamuutokset ruokavaliossa ja liikuntatottumuksissa, ja tarkoitus on jatkaa toimintaa maaliskuun 2009 loppuun asti.

Hyvinvointiryhmässä on jäseniä tasaisesti eri osastoilta, yhteensä kahdeksan miestä ja kuusi naista. Ilmailuhallinnon tarkastaja Eija Piirainen oli alun perin ideoimassa ryhmän perustamista: "On hyvä saada ihmiset liikkeelle ja kiinnostumaan omasta

hyvinvoinnistaan. Ohjelma on siitä mukava, että se kattaa paljon muutakin kuin painonhallintaa: jotkut ovat tulleet ryhmään laihtuakseen, toiset löytääkseen liikunnan ilon tai vaikka päästäkseen eroon tupakoinnista."

Ryhmän myötä Eija kertoo itse saaneensa liikuntakärpäsen pureman: "Olen alkanut käydä spinningissä ja liikkua muutenkin säännöllisesti. Toivottavasti myös muut saavat ryhmän avulla kipinän jonkin elämäntapamuutoksen parantamiseen. Varsinkin nyt, kun virastouudistus aiheuttaa ihmisten mielissä epävarmuutta, tulee hyvinvointiryhmä ta- lossamme varmasti tarpeeseen."

Organisaatio ja tehtävät

Ilmailuhallinto on liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimiva ilmailun turvallisuus- ja hallintotehtäviä hoitava viranomaisena. Ilmailuhallinto huolehtii yleisestä lentoturvallisuudesta ja ilmailun valvonnasta sekä vastaa siviili-ilmailuun liittyvistä tehtävistä, jotka sille ilmailulaissa tai muualla säädetään, sekä osallistuu siviili-ilmailun kansainväliseen ja Euroopan unionissa tapahtuvaan yhteistyöhön.

Ilmailuhallinto osallistuu ilmailua koskevien kansainvälisten lentoliikennesopimusten valmisteluun ja huolehtii sopimusten soveltamisesta. Ilmailuhallinto huolehtii ilmailun tilastoista ja osallistuu valmiussuunnitteluun sekä valvoo ja kehittää alan teknistä varautumista poikkeusoloihin.

Ilmailuhallinto on jaettu viiteen osastonjohtajan johtamaan osastoon, jotka jakaantuvat toiminnan mukaan yksiköihin. Yksiköiden esimiehinä toimivat apulaisjohtajat tai yksikön päälliköt. Suoraan ylijohtajan alaisuudessa toimivat viestintäyksikkö sekä kehittäminen ja laatu -yksikkö.

Ilmailuhallinnon **ylijohtaja** johtaa ja kehittää Ilmailuhallinnon toimintaa liikenne- ja viestintäministeriön Ilmailuhallinnolle asettamien tavoitteiden ja eduskunnan vahvistaman budjetin mukaisesti.

Ilmailuhallinnon ylijohtaja on Suomen ilmailujohtaja. Ilmailuhallinnon ylijohtaja tai hänen määräämänsä henkilö edustaa Suomen ylimpänä il-

mailuviranomaisena kansainvälisillä foorumeilla, jollei lainsäädännöstä, kansainvälisistä sopimuksista tai valtioneuvoston taikka liikenne- ja viestintäministeriön päätöksistä muuta johdu.

Ylijohtajan apuna on **johtoryhmä**, johon kuuluvat johtajat sekä ylijohtajan erikseen nimeämät tai kutumat henkilöt. Johtoryhmässä käsitellään ylijohtajan harkinnan mukaan Ilmailuhallinnon johtamiseen ja kehittämiseen kuuluvia asioita.

Vuoden 2008 aikana johtoryhmään ovat kuuluneet Ilmailuhallinnon osastojen johtajat, kehittämis- ja laatupäällikkö sekä viestintäpäällikkö.

Johtoryhmä

Ylijohtaja
Kim Salonen

Lentotoiminta ja lupakirjat
johtaja **Reijo Lamberg**

Lentoliikenne
johtaja **Matti Tupamäki**

Lentokelpoisuus
johtaja **Ari Vahtera**

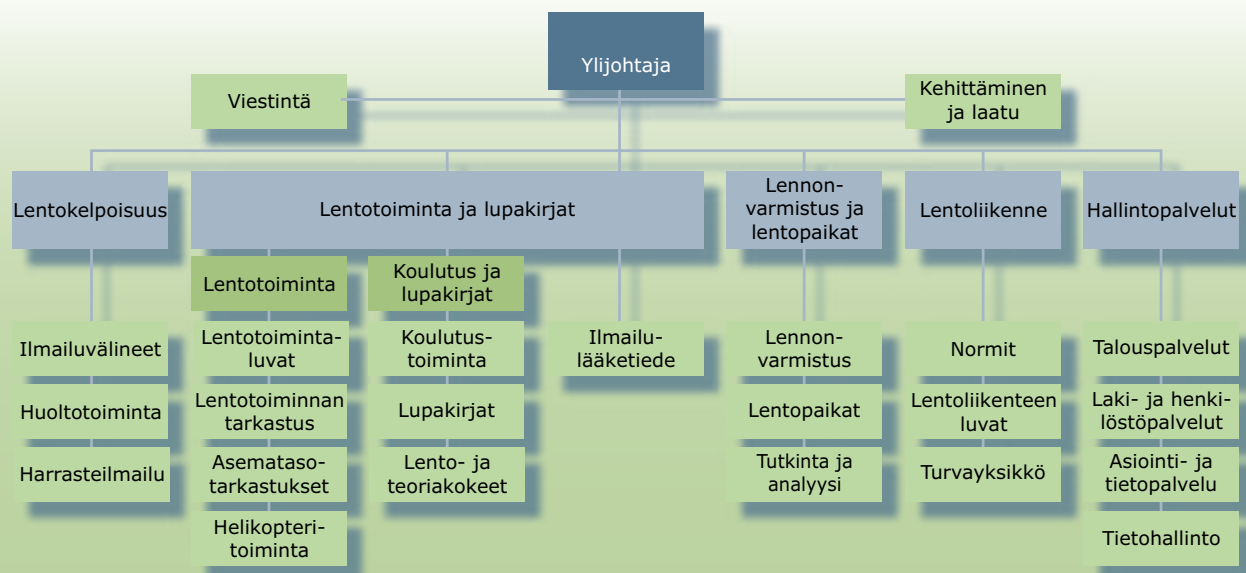
Hallintopalvelut
johtaja **Hannu Luukkonen**

Lennonvarmistus ja lentopaikat
johtaja **Toni Solatie**

Kehittämis- ja laatupäällikkö **Sakari Uutela**
Viestintäpäällikkö **Sari Turkkila**



Matti Tupamäki, Hannu Luukkonen, Ari Vahtera, Toni Solatie , Sakari Uutela, Reijo Lamberg, Kim Salonen ja Sari Turkkila



Copterline-raportti julkaistiin

Viron liikenneministeriön tutkintakomissio julkaisi elokuussa 2008 lopullisen raporttinsa elokuussa 2005 Tallinnan edustalla sattuneesta Copterline Oy:n helikopteriturmasta.

Raportin mukaan onnettomuuden aiheutti irronnut metallipinnoite, joka tukki helikopterin ohjausjärjestelmän aiheuttaen hallitsemattoman liikkeen pääroottorin ohjaussylinterissä. Selvityksen mukaan onnettomuuteen oli myötävaikuttanut yhtiön heikko

turvallisuuskulttuuri ja puutteellinen raportointi ja siitä seuranneet huoltotoiminnan puutteet.

Ilmailuhallinto oli jo aiemmin puuttunut Copterlinen valvonnassa esille tulleisiin epäkohtiin määräysten edellyttämällä tavalla. Onnettomuus-tutkintalautakunta oli raportissaan tältä osin tyytyväinen Ilmailuhallinnon toimintaan. Laajemman valvonnan organisointi ei ole ollut mahdollista viranomaisen rajallisten resurssien vuoksi.

**Tapah-
tumia
vuonna
2008**



Kielikoetta kehitettiin asiantuntijoiden kanssa



Kun ICAOn asettamat lentäjien ja lennonjohtajien kielitaitovaatimukset muuttuivat keväällä 2008, oltiin Ilmailuhallinnossa valmiina kohtaamaan uudet haasteet. Vuoden loppuun mennessä suurin osa ammattimaisista ilmailijoista – ja suuri määrä harrastajiakin – on testattu.

”Olemme tähän mennessä myös kouluttaneet jo noin sata kielitaitotarkastajaa, ja lisäksi kolmelle organisaatiolle on myönnetty lupa kielitaitotarkastusten tekemiseen”, kertoo koulutustarkastaja **Jukka Nieminen**.

Kokeessa tarkastettavan on osoitettava, että hänellä on kykyä puhua ja ymmärtää radiopuhelinliikenteessä käy-

tettävää englantia. Hänen on kielen avulla selviytyttävä odottamattomista tilanteista ja pystyttävä oikaisemaan väärinkäsityksiä.

Kielikoetta ja kielitaitotarkastajien koulutusta on valmisteltu ryhmässä, jossa ulkopuolisena asiantuntijana on ollut mukana muun muassa tutkija **Ari Huhta** Jyväskylän yliopiston soveltavan kielitutkimuksen keskukselta.

”Ilmailuhallinto on alusta pitäen suhtautunut vakavasti kielikokeiden kehittämiseen”, Ari Huhta kiittää. ”On hienoa, että ilmailuviranomainen otti yhteyttä kielenopetuksen ja arvioinnin asiantuntijoihin ja kutsui meidät mukaan työryhmään. Kaikissa maissa ei valitettavasti ole näin hyvä tilanne.”

”Tällaisten tarkkaan määritellylle kohderyhmälle suunnattujen testien kehittäminen onnistuu parhaiten, kun mukana on sekä niitä, jotka tuntevat kansainvälisessä ilmailussa vaadittavan kielen ja kielenkäyttötilanteet että niitä, jotka tuntevat kielitaidon arvioinnin periaatteet ja menetelmät”, Huhta lisää.

Liikuntarajoitteisten matkustus helpottui

Heinäkuussa 2008 voimaan astuneen EU-asetuksen tavoitteena on tarjota vammaisille, liikuntarajoitteisille ja vanhuksille samat mahdollisuudet lentomatkustamiseen kuin kenelle tahansa muulle Euroopan unionin alueelta lentävälle matkustajalle.

Uuden asetuksen myötä vastuu matkustajien avustamisesta siirtyi lentoyhtiöiltä lentoasemille. Näin palvelu saadaan varmistettua ja yhtenäistettyä kaikilla EU:n lentoasemilla. Lentoasemien tarjoama maksuton avustuspalvelu on tarkoitettu matkustajille, joiden liikuntakyky on rajoittunut fyysisen vamman tai kehitysvamman takia, näkö- ja kuulovammaisille, iäkkäille matkustajille, tilapäisesti liikuntarajoitteisille ja kaikille, jotka tarvitsevat erityisapua.





Hinta esiin!

Marraskuussa 2008 kumottiin jo viitisentoista vuotta voimassa ollut, niin kutsuttu kolmas vapautuspaketti uudella asetuksella, johon yhdistettiin kolmessa asetuksessa hajallaan olleet säännöt. Uudet säännöt muun muassa velvoittavat lentoyhtiöitä ilmoittamaan aina selkeästi lennon lopullinen hinta. Lisäksi ilmoittelussa on käytävä ilmi eriteltyinä lentohinta tai kuljetusmaksu, verot, lentoasemamaksut ja mahdolliset polttoainetta tai turvatoimia koskevat lisämaksut. Velvollisuus koskee kaikkia EU:n alueella liikennöiviä lentoyhtiöitä, myös EU:n ulkopuolelta operoivia yrityksiä sekä matkatoimistoja ja lentojen välittäjiä.

Tähän asti lentohintojen ilmoittamisesta on säädetty kansallisella kuluttajansuojaa ja markkinointia koskevalla lainsäädännöllä. Kuluttajaviranomainen valvoo lentomatkojen hintailmoittelua.

Suomi ja Filippiinit solmivat lentoliikennesopimuksen

Kahden maan välisellä lentoliikennesopimuksella määritellään, millä ehdoilla kummankin maan lentoyhtiöt saavat harjoittaa maiden välistä säännöllistä matkustaja- ja rahtiliikennettä. Ilmailuviranomaisten lisäksi neuvotteluihin ottavat osaa ne lentoyhtiöt, jotka ovat kiinnostuneita avaamaan uusia reittejä maiden välille. Sopimuksen solmimisen jälkeen liikenne reitillä on mahdollista aloittaa välittömästi.

Vuonna 2008 sopimusneuvotteluita käytiin Japanin, Filippiinien ja Tunisian, Venäjän, Yhdistyneiden Arabiemiraattien, Azerbaidzhanin, Intian ja Turkin kanssa. Filippiinien kanssa solmittiin kokonaan uusi lentoliikennesopimus, Japanin, Yhdistyneiden Arabiemiraattien, Azerbaidzhanin ja Intian kanssa sovittiin uusista liikenneoikeuksista sekä muista sopimusmuutoksista. Turkin kanssa sovittiin neuvotteluista vuonna 2009. Tunisian kanssa ei päästy sopimukseen.





Tunnuslukuja

Lentokelpoisuus

Lentokelpoisuus ja huolto	2006	2007	2008
Ilma-alusten katsastukset	624	632	1135
Lentokelpoisuustodistukset	75	131	387
Lentokelpoisuustodistukset vientiin	12	15	8
Harrasterakennusluvut ja muutokset	65	47	52
Melutodistukset	31	153	23
Lentokelpoisuusmääräykset ja tiedotteet	105	86	68
Muutostöiden suunnittelu, päätökset	116	40	17

Hyväksytyt organisaatiot	2006	2007	2008
Tuotantoluvat	1	2	2
Tuotannon tarkastukset	2	10	4
Osa 145 huolto-organisaatiot	16	16	17
Osa M Subpart F huolto-organisaatiot	0	1	1
Osa M Subpart G huoltojärjestelyjen hyväksynnät	16	18	20
Osa 145 auditoinnit	19	30	29
Osa M Subpart G auditoinnit	20	30	27
Osa M Subpart F auditoinnit	0	1	0
Kansallisten määräysten mukaiset huolto-organisaatiot	10	10	7
Tuotannon ja huoltotoiminnan tarkastukset yhteensä	41	71	64

Lentotoiminta

Lentotoiminnan tarkastukset	2006	2007	2008
Lentotoiminnan tarkastukset (yritystarkastukset)	14	24	31
Asematasotarkastukset suomalaisiin ilma-aluksiin	11	3	68
Asematasotarkastukset (SAFA RAMP) ulkomaisiin ilma-aluksiin	113	125	121
Vaarallisten aineiden kuljetustarkastus (DG Joint Audit)	1	-	2
Reittitarkastuslennot	32	37	34
Matkustamotoiminnan tarkastukset	13	4	7
Muut yksittäiset tarkastukset	4	31	3
Simulaattori- ja lennonharjoituslaitetarkastukset	22	44	44
Kaikki lentotoiminnan tarkastukset yhteensä	210	268	310
Lentotoiminta- ja lentotyöluvat			
Lentoliikenneyritykset	6	6	6
Liikentoyritykset	2	2	2
Taksilentoyritykset	4	4	4
Lentoyritykset (näkölento/lentotyö)	19	15	10
Helikopteryritykset	10	10	11
Kuumailmapalloyritykset	9	9	9
Yrityksiä yhteensä	43	42	38

Koulutustoiminta

Koulutusluvat ja hyväksynnät	2006	2007	2008
JAR-FCL FTO -koulutusorganisaatio	5	5	4
JAR-FCL TRTO -koulutusorganisaatio	3	3	3
JAR-FCL TR -erilliskurssit	20	20	19
Muu moottorilentokoulutus	53	43	44
Purje- ja moottoripurjelentokoulutus	44	45	46
Ultrakevytlentokoulutus	28	28	35
Autogiroilentokoulutus	0	1	2
Kuumailmapalloylentokoulutus	4	5	5
Osa 147 huoltohenkilöstön koulutus	2	1	6
Lentokonemekaanikkokoulutus	-	-	-
Ilmailiikennepalvelukoulutus	2	2	2
Koulutuslupia yhteensä	161	150	166

Koulutustarkastukset	2006	2007	2008
JAR-FCL-koulutusorganisaatioiden (FTO/TRTO/TRC) tarkastukset	6	6	8
Kansallisten lentokoulujen tarkastukset	8	12	10
Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden tarkastukset	4	7	18
Ilmailiikennepalvelun koulutusorganisaatioiden tarkastukset	2	2	-
Lentokokeet ja tarkastuslennot	272	271	229
Kaikki koulutustarkastukset yhteensä	292	298	265

Lupakirjat

Yksityislentäjät	2006	2007	2008
Kansalliset yksityislentäjät, lentokoneet	1378	1294	1233
JAR-FCL-yksityislentäjät, lentokoneet	742	833	924
Kansalliset yksityislentäjät, helikopterit	55	41	38
JAR-FCL-yksityislentäjät, helikopterit	22	30	27
Yhteensä	2197	2198	2222
Ansiolentäjät			
Kansalliset ansiolentäjät, lentokoneet	482	420	340
JAR-FCL-ansiolentäjät, lentokoneet	441	513	630
Kansalliset ansiolentäjät, helikopterit	74	62	45
JAR-FCL-ansiolentäjät, helikopterit	58	55	73
Yhteensä	1055	1050	1088
Liikennelentäjät			
Kansalliset liikennelentäjät, lentokoneet	493	456	395
JAR-FCL-liikennelentäjät, lentokoneet	252	319	412
Kansalliset liikennelentäjät, helikopterit	14	13	11
JAR-FCL-liikennelentäjät, helikopterit	14	15	23
Yhteensä	773	803	841
Harrasteilmailijat			
Purjelentäjät	1816	1730	1693
Moottoripurjelentäjät	894	850	831
Autogiroilentäjät	7	7	7
Ultrakevytlentäjät	1065	1134	1208
Kuumailmapallolentäjät	58	60	58
Yhteensä	3840	3781	3797
Huoltohenkilöstö	1032	1056	1056
Lennonvarmistus			
Lennonjohtajat	350	359	369
Lennontiedottajat	31	30	23
Lennonjohtajat ja lennontiedottajat yhteensä	381	389	392
Lupakirjat yhteensä vuoden 2008 lopussa	9278	9277	9396

Ilmailulääketeiede

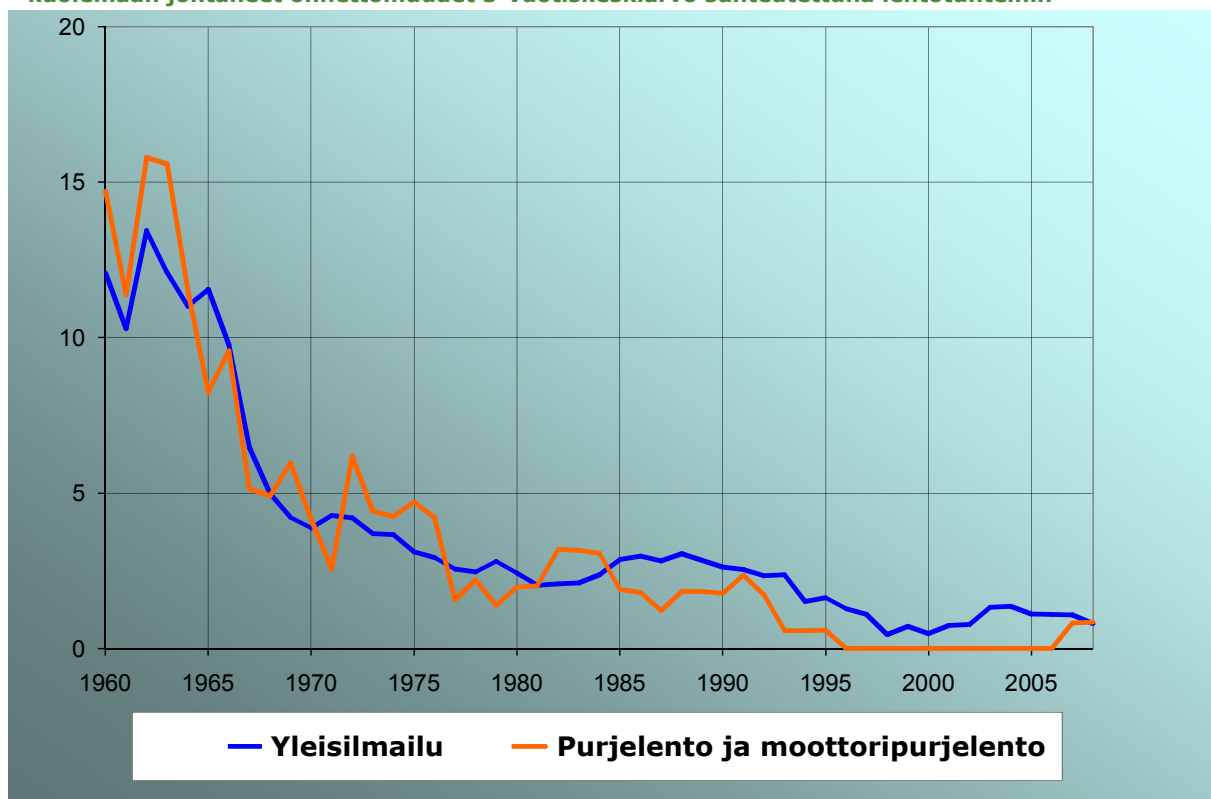
Voimassa olevat lääketieteelliset kelpoisuustodistukset	2006	2007	2008
JAR-FCL luokka 1	1705	1757	1920
JAR-FCL luokka 2	2099	2088	2154
JAR-FCL luokka 2 IR-kelpuutuksella	121	115	128
Harrasteilmailijan lääketieteellinen kelpoisuustodistus	2538	2471	2482
Lennonjohtajan lääketieteellinen kelpoisuustodistus	396	391	404
Lääketieteelliset kelpoisuustodistukset yhteensä	6859	6822	7088

Ilmailun tilastoja

Lentotunnit	2006	2007	2008*
Liikenneilmailu			
Lentokoneet	231 407	270 254	287 400
Helikopterit	555	0	500
Liikenneilmailu yhteensä	231 962	270 254	287 900
Yleisilmailu			
Ansiolentotoiminta, lentokoneet	26 474	29 092	31 250
Ansiolentotoiminta, helikopterit	12 566	12 526	12 400
Ansiolentotoiminta, ilmaa kevyemmät ilma-alukset	949	891	880
Yksityislentotoiminta, lentokoneet	32 756	28 584	27 450
Yksityislentotoiminta, helikopterit	5 068	5 056	5 020
Yleisilmailu yhteensä	77 813	76 149	77 000
Harrasteilmailu			
Purjelento ja moottoripurjelento	26 038	20 798	20 140
Ultrakevyet lentokoneet	12 841	12 686	12 430
Ilmaa kevyemmät ilma-alukset	426	416	390
Harrasteilmailu yhteensä	39 305	33 900	32 960
Ilmailu yhteensä	349 080	380 303	397 860

* Arvio

**Yleisilmailu, purjelento ja moottoripurjelento:
kuolemaan johtaneet onnettomuudet 5-vuotiskeskiarvo suhteutettuna lentotunteihin**



Suomessa rekisteröidyt ilma-alukset	2006	2007	2008
Liikennelentokoneet	77	88	91
Lentokoneet	522	540	555
Helikopterit ja autogiroit	83	79	84
Purje- ja moottoripurjelentokoneet	390	402	404
Ilmaa kevyemmät ilma-alukset	59	62	64
Ultrakevyet lentokoneet	217	239	274
Yhteensä	1348	1410	1472

Suomalaisille ilma-aluksille sattuneet onnettomuudet	2006	2007	2008
Kaupallinen ilmakuljetus ¹⁾			
Lento-onnettomuudet	-	-	-
Kuolleita	-	-	-
Vakavasti loukkaantuneet	-	-	-
Lentotyöt ²⁾			
Lento-onnettomuudet	2	1	-
Kuolleita	2	-	-
Vakavasti loukkaantuneet	-	-	-
Yleisilmailu ³⁾			
Lento-onnettomuudet	4	3	3
Kuolleita	-	-	3
Vakavasti loukkaantuneet	-	-	1
Harrasteilmailu ⁴⁾			
Lento-onnettomuudet	7	9	4
Kuolleita	2	1	-
Vakavasti loukkaantuneet	-	-	-

1) **Kaupallinen ilmakuljetus** sisältää matkustajien, rahdin tai postin kuljetukseen maksua tai muuta korvausta vastaan käytetyt lennot. Reitti- ja tilausliikenteen osuus kokonaislennoista on noin 90 %.

2) **Lentotyö** sisältää erikoistehtäviä liittyen maa- ja metsätalouteen, rakennustoimintaan, ilmakuvaus- ja kartoituslentoihin, tutkimuslentoihin, voimajohtojen tarkastuslentoihin, ilma-alusten tai muiden esineiden hinauslentoihin sekä laskuvarjohyppyeläntöihin. Lisäksi siihen lasketaan pelastuspalveluun, ilma-aluksesta tapahtuvaan liikennevalvontaan, metsäpalovartiointiin, metsäpalojen sammuttamiseen tai muuhun vastaavaan käytetyt lennot.

3) **Yleisilmailu** sisältää muun lentotoiminnan kuin kaupallisen ilmakuljetuksen tai lentotyön, esimerkiksi koulu- ja harjoituslennot.

4) **Harrasteilmailu** sisältää purjekoneella, moottoripurjekoneella, kuumailmapallolla ja ultrakevällä suoritettuja yksityislentoja.

Suomessa ja suomalaisille ilma-aluksille tapahtuneissa onnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet	2006	2007	2008
Kuolleet			
Liikenneilmailu	-	-	-
Lentotyö	2	-	-
Yleisilmailu	-	-	3
Harrasteilmailu	2	1	-
Yhteensä	4	1	3
Loukkaantuneet			
Liikenneilmailu	-	-	-
Lentotyö	-	1	-
Yleisilmailu	3	1	1
Harrasteilmailu	1	2	3
Yhteensä	4	4	4

Yhteystiedot

Ilmailuhallinto
puh. (09) 425 011
fax (09) 4250 2898
Ilmailutie 9 A
PL 186, 01531 Vantaa

Internet

www.ilmailuhallinto.fi
www.luftfartsforvaltningen.fi
www.civilaviationauthority.fi

Sähköposti

kirjaamo@ilmailuhallinto.fi
registrator@luftfartsforvaltningen.fi
etunimi.sukunimi@ilmailuhallinto.fi
etunimi.sukunimi@fcaa.fi

Tukisähköpostit

Harrasteilmailu:

harrasteilmailu@ilmailuhallinto.fi

Ilma-alusten rekisteröinti- ja kiinnitysasiat:

ilmaalusrekisteri@ilmailuhallinto.fi

Ilmailulääketiede:

ilmailulaaketiede@ilmailuhallinto.fi

Koulutus ja ilmailulupakirjat:

koulutusjalupakirjat@ilmailuhallinto.fi

Lentokelpoisuus:

lentokelpoisuus@ilmailuhallinto.fi

Lentoliikenne:

int@fcaa.fi

Lentoliikenteen luvat:

permissions@fcaa.fi

Lentotoiminta:

lentotoiminta@ilmailuhallinto.fi

Lentoturvallisuusilmoitukset:

tutkinta@ilmailuhallinto.fi

Matkustajien ja rahdin turva-asiat:

turva-asiat@ilmailuhallinto.fi

Teoriakokeet:

teoriakokeet@ilmailuhallinto.fi

Viestintä:

viestinta@ilmailuhallinto.fi

Käytetyt lyhenteet

EASA	European Aviation Safety Agency (Euroopan lentoturvallisuusvirasto)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Euroopan siviili-ilmailukonferenssi)
Eurocontrol	European Organisation for the Safety of Air Navigation (Euroopan lennonvarmistusjärjestö)
FTO	Flight Training Organisation (Lentokoulutusorganisaatio)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö)
JAA	Joint Aviation Authorities (Eurooppalaisten lentoturvallisuusviranomaisten yhteistyöelin)
JAR	Joint Aviation Requirements (Yhteiseurooppalaiset ilmailuvaatimukset)
JAR-FCL	Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licensing (Yhteiseurooppalaiset ilmailuvaatimukset ohjaamomiehistön lupakirjoista)
TRC	Type Rating Course (Tyyppikoulutuskurssi)
TRTO	Type Rating Training Organisation (Tyyppikoulutusorganisaatio)

Vuosikertomus 2008 tekijät

Suunnittelu ja taitto

Sturman Oy
Ilmailuhallinnon viestintä

Tekstit

Ilmailuhallinnon viestintä

Kuvat

Mikael Häggblom (Ilmailuhallinto), Jari Siltala, Aarne Isomäki, Pentti Valmunen;
Ilmailuhallinnon viestintä, Merenkululaitos ja Ratahallintokeskus

Paino

Hannun Tasapaino Oy





ILMAILUHALLINTO

LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

www.ilmailuhallinto.fi