



ILMAILUHALLINTO
LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

Vuosikertomus 2009



Sisältö

- 4 Ilmailuasiain esittelijästä Ilmailuhallintoon ja Trafin
- 6 Ylijohtajan katsaus
- 8 Överdirektörens översikt
- 10 Tavoitteet 2009
- 12 **Ilmailuviranomaisen muotokuva: Kim Salonen**
- 14 Virastouudistus saatettiin loppuun
- 16 Lentokelpoisuus: Huolto-ohjelma yksien kansien väliin
- 17 **Asiakasnäkökulma: ALMT**
- 18 **Ilmailuviranomaisen muotokuva: Helena Pietilä**
- 20 Lentotoiminta: Tarkastuksia maassa ja ilmassa
- 21 **Asiakasnäkökulma: Aero-Kuva**
- 22 **Ilmailuviranomaisen muotokuva: Susanna Metsälampi**
- 24 **Lennonvarmistus ja lentopaikat: Maston pystyttämiseen tarvitaan lentoestelupa**
- 25 **Asiakasnäkökulma: TeliaSonera**
- 26 **Ilmailuviranomaisen muotokuva: Reijo Lamberg**
- 28 **Lentoliikenne: Päästökauppaviranomainen**
- 29 **Asiantuntijanäkökulma: Timo Lankinen**
- 30 Vuoden varrelta
- 32 Henkilöstö vuonna 2009
- 36 Ilmailun organisaatio uudistui
- 38 Yhteystiedot

*Vuoden 2009 tilastot ja tunnusluvut:
www.trafi.fi (Ilmailu)*

*The 2009 CAA Annual Report, as well as the key figures and statistics for 2009, are available in English on our website:
www.trafi.fi (Aviation)*



ILMAILUHALLINTO

LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

Vuosikertomus 2009



Ilmailuasiain esittelijästä Ilmailuhallintoon ja Trafiin

1918:

Ruotsalainen kreivi Eric von Rosen lahjoittaa sisällissotaa käyvälle valkoiselle armeijalle Suomen ensimmäisen lentokoneen.

1922:

Lentoliikenne liitetään kulkulaitosministeriön hallinnonalaan.

1923:

Suomen ensimmäinen ilmailulaki astuu voimaan.

Yksityinen suomalainen lentoyhtiö Aero Oy, nykyinen Finnair, perustetaan.

1926:

Ensimmäinen suomalainen siviililentokone (Aeron Junkers F-13, K-SALB) merkitään ilma-alus-rekisteriin.



1931:

Suomi liittyy kansainväliseen ilmailusopimukseen.

1935:

Suomen ensimmäinen siviililentoasema avataan Turun Artukaisissa.

1936:

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön perustetaan **ilmailuasiain esittelijän ylimääräinen toimi**.

1938:

Malmin lentokenttä Helsingissä vihittään käyttöön.



1943:

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön perustetaan **ilmailutoimisto**.

1949:

Suomi liittyy kansainväliseen siviili-ilmailujärjestöön ICAOon (International Civil Aviation Organization).

1952:

Helsingin uusi lentoasema valmistuu.



1954:

Suomi liittyy Euroopan siviili-ilmailukonferenssiin ECACiin (European Civil Aviation Conference).

1963:

Ilmailutoimistosta muodostetaan **ilmailuosasto**, jossa on neljä toimistoa: hallinnollinen toimisto, lentoliikennetoimisto, teknillinen toimisto ja viestitoimisto.

1970:

Kulklaitosten ja yleisten töiden ministeriöstä muodostetaan liikenneministeriö ja työvoimaministeriö.

1972:

Ilmailuosasto sekä tie- ja vesirakennuslaitoksen lentokenttäosasto yhdistetään ja uusi organisaatio saa nimekseen **ilmailuhallitus**. Ilmailuhallituksen muodostavat lentokenttäosasto, lentoturvallisuusosasto, hallinto-osasto, erillinen sotilastoimisto sekä 20 lentoasemaa.

1974:

Ensimmäiset yhteiseurooppalaiset JAR-vaatimukset (Joint Aviation Requirements), jotka liittyvät ilma-alusten tyyppihyväksyntään, julkaistaan.

1977:

Ilmailuhallituksen toimitalo Vantaan Ilmailutiellä valmistuu.

1991:

Ilmailuhallituksesta tulee valtion liikelaitos, **Ilmailulaitos**. Ilmailulaitos ylläpitää valtion lentoasemaverkostoa ja Suomen lennonvarmistusjärjestelmää.

Samassa yhteydessä viranomaistoiminta eriytetään Ilmailulaitoksen yhteydessä toimivaksi, itsenäisen päätösvallan omaavaksi **Lentoturvallisuushallinnoksi**.

Lentoturvallisuushallinto huolehtii ilmailun norminannosta, toimiluvista ja lupakirjoista, hoitaa ilmailuvälineiden lentokelpoisuuden hyväksymisen ja katsastukset, pitää ilma-alus- ja kiinnitysrekisteriä sekä vastaa ilmailun viranomaisvalvonnasta ja ilmailun kehittämisestä.

1995:

Suomi liittyy Euroopan unioniin.

1997:

Lentoliikennemarkkinat avautuvat Euroopan sisällä.

2001:

Syyskuun 11. päivän terrori-iskujen seurauksena turvatoimet ja niitä koskeva lainsäädäntö ja valvonta tiukentuvat.

2003:

Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA (European Aviation Safety Agency) aloittaa toimintansa.

2006:

Viranomaistoiminta itsenäistyy: **Ilmailuhallinto**, liikenne- ja viestintäministeriön alainen viranomainen, aloittaa toimintansa.

Ilmailulaitos jatkaa toimintaansa liikelaitoksena ja ottaa käyttöönsä uuden nimen Finavia.

2008:

Liikennehallinnon virastouudistushanke käynnistyy. Ilmailuhallinto, Ajoneuvohallintokeskus, Rautatievirasto sekä Merenkulklaitoksen turvallisuustehtävät halutaan yhdistää.

2010:

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) aloittaa toimintansa. Trafien ilmailutoimiala huolehtii samoista tehtävistä kuin Ilmailuhallinto vuosina 2006-2009.





**Ylijohtajan katsaus:
Lentoturvallisuuden hyväksi kautta aikojen**

Yhdessä ja erikseen

Ilmailun toimintoja on aikojen saatossa järjestelty ja kehitetty eri ministeriöissä. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön, liikenneministeriön edeltäjän, hallinnonalaan lentoliikenne liitettiin jo vuonna 1922. Silti esimerkiksi lentokenttien rakentaminen kuului vielä 1960-luvulla tie- ja vesirakennushallitukselle ja ilmailun viestiliikenteestä vastasi posti- ja lennätinhallitus! Kun ilmailu toden teolla lähti kehittymään 1960-luvun lopulla, nähtiin tarpeelliseksi yhdistää kaikki toiminnot saman katon alle. Ilmailuhallitus perustettiin tätä tarkoitusta varten vuonna 1972.

Ilmailun ja matkustajamäärien kasvaessa nousi hallinnonalalla esiin tarve nopeisiin ja itsenäisiin taloudellisiin päätöksiin. Vuonna 1991 perustettiin uusi valtion liikelaitos, Ilmailulaitos, joka sai päättää tulojensa käyttämisestä ja rahoituksesta oman harkintansa mukaan. Samassa yhteydessä nähtiin tarpeelliseksi eriyttää viranomaistoinnot taloudellisesta toiminnasta, ja näin syntyi itsenäisen päätösvallan omaava Lentoturvallisuushallinto.

Viranomaisen riippumattomuus korostui entisestään, kun liikelaitoksesta täysin erillinen Ilmailuhallinto aloitti toimintansa vuonna 2006.

Jatkuvaa muutosta

Uusina aloina ilmailuviranomaiselle siirtyivät siviili-ilmailun turvaamiseen, matkustajien oikeuksiin, lentoliikennesopimuksiin ja ympäristövaikutuksiin liittyvät asiat. Ilmailuhallinto joutui aloittamaan toimintansa vajaalla miehistöllä ja pienellä budjetilla. Reippaasti lähdimme kuitenkin kehittämään organisaatiota, uusia toimintatapoja ja prosesseja. Loimme virastolle toimintajärjestelmän, syvensimme asiakassuhteita ja terävöitimme asiakaspalveluamme.

Ilmailuhallinnon alkuvuosina ilmailu kasvoi voimakkaasti. Syntyi uusia yrityksiä, joiden toimintaa viranomaisen piti hyväksyä ja valvoa. Sittem taloudellinen taantuma alkoi vaikuttaa myös ilmailun toimialaan – ja turvallisuusvalvonnan tarve kasvoi. Viranomaista on tarvittu.

Neljän toimintavuoden aikana olemme sopeutuneet yhdessä asiakkaiden kanssa EU-lainsäädännön piiriin. Euroopan lentoturvallisuusviraston, EASAn, toimivalta jatkaa laajenemistaan ilmailun eri alueille, ja uudet normit muuttavat kansallisen viranomaisen tehtäväkenttää ja toimintatapoja merkittävästi.

Jo ennestään suurta työmäärää lisäsi valmistautuminen liikennehallinnon alan virastouudistukseen vuonna 2009. Kertomusvuoden keväällä saimme sentään huokaista helpotuksesta, kun ministeri teki päätöksen uuden Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisesta pääkaupunkiseudulle. Tosin joitakin uuden viraston tehtävistä myös alueellistettiin.

Kiitos henkilöstölle

Viime vuosina olemme joutuneet sopeutumaan nopeaan muutosvauhtiin alalla, jossa muutoksia on perinteisesti tehty hitaasti harkiten.

Muutosten ja paineidenkin keskellä olemme onnistuneet perustehtävässämme, lentoliikenteen turvallisuuden ylläpidossa. Haasteista huolimatta henkilöstömme määrätietoisuus, aktiivisuus ja sitoutuminen tehtäviinsä ovat tuottaneet tulosta. Lämmin kiitos siitä heille.

Ensisijainen tavoitteemme uudessa Liikenteen turvallisuusvirastossa on edelleenkin ilmailun turvallisuuden varmistaminen. Vaikka Trafissa tarkastellaan liikennejärjestelmää kokonaisuutena, säilyy ilmailu omana toimialanaan, jolla on samat vastuut, tehtävät ja periaatteet kuin ennenkin.

Työmme jatkuu nyt uudessa ympäristössä, uusin yhteistyökumppanien kanssa. Yhdessä myös löydämme ne hyödyt ja edut, joita virastouudistuksella on lähdetty hakemaan.



Kim Salonen
Vantaalla 1.3.2010



**Överdirektörens översikt:
För luftfartssäkerheten genom tiderna**

Tillsammans och skilt

Under tidernas lopp har luftfartsfunktionerna organiserats och utvecklats inom olika ministerier. Redan 1922 bestämdes det att flygtrafiken skulle sorteras under ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena, som var trafikministeriets föregångare. Trots det hörde t.ex. byggandet av flygplatser till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen så sent som på 1960-talet, medan post- och telegrafstyrelsen svarade för telekommunikationen för luftfart! När luftfarten i slutet av 1960-talet började utvecklas på allvar ansågs det vara befogat att samla alla funktioner under ett enda tak. Luftfartsstyrelsen inrättades för det ändamålet 1972.

När luftfarten och passagerarantalet svällde ut blev det nödvändigt att kunna fatta snabba och självständiga ekonomiska beslut inom sektorn. År 1991 inrättades ett nytt statligt affärsverk, Luftfartsverket, som fick besluta efter egen prövning om användningen av sina inkomster och om finansieringen. I det sammanhanget ansåg man att det fanns behov av att skilja myndighetsfunktionerna från den ekonomiska verksamheten. På så sätt uppstod Luftfartsinspektionen, som hade självständig beslutanderätt.

Myndighetens oavhängighet accentuerades ytterligare när Luftfartsförvaltningen, som var helt fristående från affärsverket, inledde sin verksamhet 2006.

Oavbruten förändring

För luftfartsmyndigheten nya delområden var frågor med anknytning till luftfartsskyddet, passagerarnas rättigheter, luftfartsavtal och miljökonsekvenser. Luftfartsförvaltningen var tvungen att inleda sin verksamhet underbemannad och med en knappt tilltagen budget. Trots det satte vi energiskt i gång med att utveckla organisationen, tillvägagångssätten och processerna. Vi skapade ett verksamhetssystem för ämbetsverket, fördjupade kundrelationerna och skärpte kundbetjäningen.

Under de första åren av Luftfartsförvaltningens existens ökade luftfarten kraftigt. Det bildades nya företag vars verksamhet myndigheten skulle godkänna och ha tillsyn över. Sedan började den

ekonomiska recessionen slå till också inom luftfarten – och behovet av säkerhetsövervakning växte. Myndigheten har behövts.

Under de fyra verksamhetsåren har vi tillsammans med kunderna anpassat oss till EU-lagstiftningen. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA fortsätter att utsträcka sin behörighet till olika sektorer inom luftfarten, och de nya normerna förändrar den nationella myndighetens uppgiftsområde och verksamhetssätt avsevärt.

Arbetsbördan som var stor redan tidigare ökades genom 2009 års förberedelser för reformen av trafikförvaltningens ämbetsverk. Våren 2009 kunde vi dock dra en suck av lättnad när ministern beslutade att det nya Trafiksäkerhetsverket skulle placeras i huvudstadsregionen. Vissa av det nya ämbetsverkets uppgifter regionaliserades dock.

Tack till personalen

De senaste åren har vi varit tvungna att anpassa oss till ett högt förändringstempo inom en bransch där det varit kutym att genomföra förändringar efter långsamt övervägande. Mitt bland alla förändringar och under all press har vi lyckats med vår grundläggande uppgift, att upprätthålla flygsäkerheten. Trots utmaningarna har personalens målmedvetenhet, aktivitet och engagemang i sitt arbete lett till resultat. Ett varmt tack för det.

Vårt övergripande mål inom det nya Trafiksäkerhetsverket kommer alltjämt att vara att trygga flygtrafikens säkerhet. Även om Trafi betraktar trafiksystemet som en helhet förblir luftfarten en sektor för sig med samma ansvar, uppgifter och principer som tidigare.

Vårt arbete fortgår nu i en ny omgivning, tillsammans med nya samarbetspartner. Tillsammans upptäcker vi också de fördelar som det är meningen att ämbetsverksreformen ska leda till.



Kim Salonen
Vanda den 1.3.2010

Tavoitteet vuodelle 2009

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti Ilmailuhallinnolle tulostavoitteet ja resurssit vuodelle 2009. Toiminnalliset tulostavoitteet tukevat ministeriön hallinnonalan yhteiskunnallisten vaikuttavuustavoitteiden toteutumista. Näitä ovat mm.:

- liikennejärjestelmä edistää hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä
- kaupallisessa lentoliikenteessä ei tapahdu kuolemaan johtavia onnettomuuksia
- liikenteen toimialan tuottavuus ja tehokkuus paranee.

Ministeriö edellytti myös seuraavien tavoitteiden toteutumista kertomusvuonna:

Ilmailuhallinto osallistuu aktiivisesti toimialansa EU- ja muuhun kansainväliseen yhteistyöhön sekä varmistaa Suomen ja suomalaisten toimijoiden intressit edunvalvonnalla toimivaltansa puitteissa.

Tavoite saavutettiin. Painopistealueina yhteistyössä olivat ympäristökysymykset (ICAO, ECAC, EU), siviili-ilmailun turvaamista koskevan lainsäädännön tarkistukset (EU), EASA-asetuksen soveltamisalan laajentaminen sekä yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsittelevän lainsäädäntöpakettin tarkistukset (EU).



Ilmailuhallinto tukee toimillaan ilmastonmuutoksen hillintään sekä muutokseen varautumiseen liittyviä toimenpiteitä toimialallaan. Virasto ottaa ympäristönäkökohdat huomioon omassa toiminnassaan.

Tavoite saavutettiin. Painopistealueena olivat ilmailun päästökaupan toteuttamiseen liittyneet toimenpiteet.

Ilmailuhallinto osallistuu aktiivisesti liikennehallinnon virastouudistuksen valmisteluun yhdessä Ajoneuvohallintokeskuksen, Rautatieviraston ja Merenkululaitoksen (meriturvallisuus) kanssa ottaen huomioon erityisesti muutosjohtamisen hallinnan ja varautuu virastouudistukseen muutoinkin.

Tavoite saavutettiin. Ilmailuhallinnon edustajat osallistuivat liikennehallinnon virastouudistuksen työryhmiin ja työpajoihin. Ilmailuhallinnossa asiaa seurasi oma seurantaryhmä. Virastouudistusta käsiteltiin jokaisessa johtoryhmän kokouksessa.

Lentämisen turvallisuus pysyi korkealla

Tavoitteena Suomessa on yhteisten eurooppalaisten linjausten mukaisesti lento-onnettomuuksien jatkuva väheneminen huolimatta muutoksista lentoliikenteen määrissä tai muissa lentoturvallisuuteen vaikuttavissa asioissa. Harrasteilmailun osalta tavoitteena on hyvän turvallisuustason ylläpitäminen.

Vuoden 2009 aikana Suomessa ei tapahtunut liikenneilmailun osalta yhtään onnettomuutta. Harrasteilmailun onnettomuuksissa menehtyi kolme henkilöä, yksi purjekoneelle tapahtuneessa ja kaksi ultrakevyen lentokoneen onnettomuudessa. Yleisilmailussa tapahtui vuoden aikana yksi kuolemaan johtanut onnettomuus.

Ilmailuhallinto, nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston Trafin ilmailutoimiala, kerää Suomessa tiedot lentämiseen liittyvistä poikkeamista ja viraston asiantuntijat tallentavat tiedot yhteiseen eurooppalaiseen tietokantaan. Saatujen lentoturvallisuusilmoitusten avulla seurataan lento-toiminnan eri osa-alueiden turvallisuuden tilaa.

Tulevaisuudessa voimavaroja tullaan keskittämään erityisesti trendiseurantaan ja lentoturvallisuusanalyysien tuottamiseen.

Ilmailualan toimijoilla on määräyksiin perustuva velvollisuus antaa lentoturvallisuusilmoitus kaikista poikkeuksellisista tapahtumista. Vastaanotettujen ilmoitusten määrä on jatkuvasti kasvanut, mikä kertoo hyvästä turvallisuuskulttuurista ilmailun alalla. Yhä pienemmistä poikkeamista raportoidaan viranomaiselle, mikä edesauttaa turvallisuuden hallinnan jatkuvaa kehitystyötä. Epäilyihin turvallisuusuhkiin kyetään reagoimaan jo ennen kuin ne muodostuvat varsinaisiksi lentoturvallisuutta uhkaaviksi kehityssuunniksi. Vuonna 2009 Ilmailuhallinto vastaanotti noin 3000 lentoturvallisuusilmoitusta.

Talous

Ilmailuhallinnon menot katettiin pääosin lento-asemia ylläpitävältä Finavialta perittävällä lentoliikenteen valvontamaksulla sekä Ilmailuhallinnon myöntämistä luvista ja hyväksynnöistä perittävillä suoritelmaksuilla. Lentoliikenteen valvontamaksun suuruus vuonna 2009 oli 80 senttiä jokaista lähtevää matkustajaa kohti.

Finavialta perityn, toteutuneisiin matkustajamääriin perustuvan valvontamaksun kertymä oli 6,1 miljoonaa euroa.

Muita asiakasmaksuja Ilmailuhallinto peri 4,7 miljoonaa euroa. Maksut pohjautuivat 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 2008. Nousu johtui suoritteiden kysynnän kasvusta.

Ilmailuhallinnon kokonaismenot olivat kertomusvuonna 12,8 miljoonaa euroa. Merkittävin kuluerä oli henkilöstökulut, joiden osuus oli 8,5 miljoonaa euroa (noin 66 %) kaikista Ilmailuhallinnon menoista.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettamien kaikkien tulostavoitteiden toteumat: www.trafi.fi



Näköalapaikalla

”Kotipaikkakuntani oli tyypillinen pieni tehdasyhdyskunta, jossa paperitehdas vaikutti kaikkien elämään. Minä halusin tulevaisuudelta jotain erilaista”, kertoo ylijohtaja Kim Salonen ammatinvalinnastaan.

”Ilmailu kiehtoi minua, sillä se oli nykyaikaista ja kehittyvää. Ilmailun maailma meni eteenpäin.”

Teknillinen korkeakoulu ja lentokonetekniikan opinnot vetivät puoleensa tekniikasta kiinnostuneen nuoren miehen. Polyteknikkojen ilmailukerhossa teoria muuntui käytännöksi, kun joukolla rakennettiin ja kunnostettiin lentokoneita ja harrastettiin moottori- ja purjelentämistä.

Salonen sai toimistoinsinöörin paikan liikenneministeriöön kuuluvassa ilmailuosastossa vuonna 1970. Muutaman vuoden kuluttua osastoon yhdistettiin tie- ja vesirakennuslaitoksen lentokenttäosasto, joka vastasi lentokenttien rakentamisesta. Ilmailuhallitus oli syntynyt.

Työt lentokelpoisuuden ja onnettomuustutkinnan parissa vaihtuivat pestiin Montrealissa 1980-luvulla. Salonen työskenteli kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn pohjoismaiden toimistossa, sen ilmailukomission (ANC) jäsenenä. Montrealin aika – sekä myöhemmin osallistu-

minen Euroopan lentoturvallisuusviraston EASAN rakentamiseen – muokkasivat ja vahvistivat ilmailujohtajan näkemystä kansainvälisen yhteistyön merkityksestä Suomen kaltaiselle pienelle ilmailumaalle.

”ICAO muodostaa edelleen perustan lentoturvallisuustyölle niin Suomessa kuin muissa pohjoismaissa. Samanaikaisesti olemme yhä voimakkaammin osa Eurooppaa ja yhteistä EU-lainsäädäntöä. Ilmailun jatkuva kasvu ja liberalisoituminen vaativat sen valvonnan kannalta mahdollisimman laajaa kansainvälistä yhteistyötä.”

Vuonna 1993 Salonen nimitettiin Ilmailulaitoksen liikelaitostoiminnasta eriytetyn itsenäisen viranomaisyksikön, Lentoturvallisuushallinnon, ylijohtajaksi. Vuonna 2006 yksikköä vahvennettiin muilla laitoksen viranomaistoiminnoilla, ja siitä muodostettiin Ilmailuhallinto. Nyt Salonen on taas uuden edessä.

”Olen iloinen voidessani olla mukana rakentamassa uuden viraston ilmailutoimialaa ja osallistua Trafín ja sen yhtenäisen toimintakulttuurin kehittämiseen. Uskon, että minulla on tarjota aika hyvä kokonaisnäkemys ilmailusta sekä pitkäaikainen kokemus kansainvälisistä viranomaistehtävistä. Substanssiasioissa apunani ovat erinomaiset asiantuntijamme.”



Virastouudistus saatettiin loppuun

Liikenne- ja viestintäministeriön alaiset liikennehallinnon virastot yhdistyivät vuoden 2010 alussa kahdeksi virastoksi, Liikennevirastoksi ja Liikenteen turvallisuusvirastoksi.

Liikenneviraston toimialaan kuuluvat entiset Ratahallintokeskuksen tehtävät, Tiehallinnon keskushallinto ja Merenkululaitoksen tehtävät lukuun ottamatta meriturvallisuustehtäviä.

Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluvat entiset Ajoneuvohallintokeskuksen, Ilmailuhallinnon ja Rautatieviraston tehtävät sekä Merenkululaitoksen meriturvallisuustehtävät.

Liikenneviraston pääjohtajaksi nimitettiin diplomi-insinööri **Juhani Tervala** ja Liikenteen turvallisuusviraston pääjohtajaksi varatuomari **Kari Wihlman**. Molemmat pääjohtajat aloittivat virassaan vuoden alussa.

Uudistus alkoi keväällä 2008

Liikennehallinnon virastouudistus perustuu Matti Vanhasen toisen hallituksen hallitusohjelmaan.

Virastouudistus alkoi keväällä 2008. Uudistuksen johtoryhmä hyväksyi syksyllä 2008 selvitysmiesten väliraportin, jossa ehdotettiin liikennehallinnon kuuden viraston yhdistämistä kahdeksi virastoksi. Hallinnon ja aluekehityksen ministerityöryhmä puolsi asiaa ja totesi, että uudet virastot voivat aloittaa toimintansa 1.1.2010.

Kaksi erillistä projektia

Uusien virastojen suunnittelutyö tehtiin kahdessa projektiryhmässä vuoden 2009 aikana.

Liikenteen turvallisuusviraston projektipäällikönä toimi **Petri Lumijärvi** Rautatievirastosta. Projektia johti johtoryhmä, johon kuuluivat virastojen ylijohtajat ja meriturvallisuusjohtaja sekä projektipäällikkö.

Ilmailuhallintoa edusti Liikenteen turvallisuusviraston johtoryhmässä ylijohtaja **Kim Salonen** ja projektiryhmässä johtaja **Ari Vahtera**.

Haasteena alueellistaminen

Liikennehallinnolle on asetettu 200-400 henkilötyövuoden alueellistamistavoite vuoteen 2015 mennessä. Liikenneministeri **Anu Vehviläinen** päätti kesällä 2009, että Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston päätoimipaikat sijoitetaan pääkaupunkiseudulle.

Liikenteen turvallisuusvirastosta tulee kuitenkin alueellistaa 95 henkilötyövuotta Rovaniemelle ja 20 henkilötyövuotta Lappeenrantaan vuoteen 2015 mennessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Virasto on liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä vastaava hallinto- ja turvallisuusviranomainen, jonka toimiala kattaa kaikki liikennemuodot.

Trafin visio

- Suomen liikennejärjestelmän turvallisuus ja ympäristöystävällisyys ovat kansainvälisesti huippuluokkaa
- Palvelut ovat tunnetusti laadukkaita ja tehokkaita
- Hyvinvoivan työyhteisön toimintakulttuuri on yhtenäinen ja uutta luova

Huolto-ohjelma yksien kansien väliin

Ilma-alusten huolto-ohjelmat olivat keskeinen teema vuonna 2009, niin ilmailijoiden kuin ilmailuviranomaisen näkökulmasta. Huoltotoimintaa koskeva EU-asetus astui yleisilmailun osalta voimaan syksyllä 2009. Tämän jälkeen piti EASA-tyyppihyväksytyllä, yksityisilmailuun käytettävällä ilma-aluksella olla viranomaisen hyväksymä huolto-ohjelma.

Kansallisiin määräyksiin verrattuna huoltotoiminta-asetus sisältää kaksi täysin uutta asiaa: jokaisen ilma-aluksen huolto-ohjelmalle vaaditaan hyväksyntä ja viranomaiskatsastusten tilalle tulevat nyt lentokelpoisuustarkastukset, joita voivat tehdä viranomaisen lisäksi myös hyväksytyt organisaatiot.

Käytännössä huolto-ohjelma kokoaa yksien kansien väliin kaikki huoltoa koskevat yksityiskohdat. Ohjelman tulee vastata ilma-alusta sen valmistenumeron, varustuksen ja muiden ominaisuuksien osalta.

Vaihtoehtoisia tapoja

Uusi asetus antaa yksityiselle ilmailijalle monta eri tapaa hoitaa ilma-aluksen lentokelpoisuuden ylläpito, huolto ja lentokelpoisuuden tarkastus. Hän voi laatia ohjelman itse omalle koneelleen ja hakea hyväksyntää suoraan viranomaiselta. Vaihtoehtoisesti ilmailija voi jättää asian jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle (G-organisaatio), joka ylläpitää huolto-ohjelmia ja hankkii niille hyväksynnän – joko suoraan viranomaiselta tai niin sanotulla epäsuoralla hyväksynnällä, jolloin erillistä viranomaisen hyväksyntää ei tarvita.

Ilmailuhallinto pyrki tiedottamaan uudesta asetuksesta ja sen vaikutuksista ilmailijoille hyvissä ajoin, mutta silti hakemusten käsittely ruuhkautui pahoin alkusyksystä. Jonoa purkamaan palkattiin tilapäistä työvoimaa ja Suomen Ilmailuliitosta hankittiin asiantuntija-apua.

Koska kaikkia huolto-ohjelmia ja G-organisaatiolupia ei kuitenkaan saatu hyväksytyksi ennen määräpäivää, annettiin ilmailijoille syyskuussa lisäaikaa asian hoitamiseen. Tällä pyrittiin varmistamaan, että ilmailijoiden toiminta voisi jatkua keskeytymättä. Lentotoimintaa ei kuitenkaan

voi jatkaa tyyppihyväksynnän haltijan huolto-ohjeen mukaista seuraavaa huoltoa tai lentokelpoisuuden tarkastusta pidemmälle.

Kevättä 2010 silmällä pitäen viranomainen rohkaiseekin ilmailijoita yhdistämään voimansa ja asioimaan huolto-ohjelman tiimoilta joko yksityisen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation kautta tai perustamaan harrasteilmailijoiden oma G-organisaatio. Viranomainen hoitaa oman osuutensa hakemuksista, mutta haluaa antaa tilaa markkinoilla myös muille toimijoille.





Jatkuvaa palvelua

Ilma-alusten huoltoa ja korjausta, konsultointia, koulutusta, hallitilaa koneille – tätä kaikkea tarjoaa yli kymmenen vuotta toiminut Airline Management Technologies, ALMT, Helsinki-Vantaalla ja Kuopiossa. "Teemme kaikkea sitä, mitä muut eivät halua tehdä", kiteyttää toimitusjohtaja **Markku Roschier** puoliksi tosissaan.

"Tarjoamme palveluja isoille lentoyrityksille, jotta ne voivat keskittyä ydintoimintaansa."

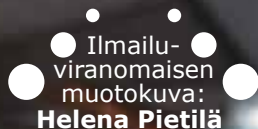
ALMT huoltaa ja korjaa mäntämoottori- ja potkuriturbiinikoneita. Yleisilmailun ja lentotyön puolella yritys tarjoaa huoltotoiminta-asetuksen mukaista jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaa ja lentokelpoisuuden tarkastuksia – aina purjelentokoneista ja kuumailmapalloista lähtien.

"Huolto-ohjelma kokoaa yhteen kaikki koneen valmistajan, tai sen eri osien valmistajien, asetamat vaatimukset ja ottaa koneen ensimmäistä kertaa huomioon yksilönä. Samoin jälkiasennukset ja tehdyt muutostyöt tulevat huomioitua. Asiantuntevalle omistajalle tämä tuo selkeyttä huoltotoimintaan. Koneista tulee myös vertailukelpoisempia."

Ilma-aluksen omistaja voi halutessaan siirtää vastuun lentokelpoisuuden hallinnasta tai vain huolto-ohjelman ylläpitämisestä yksityiselle lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle kuten ALMT:lle. Organisaatiot myös laativat ja hyväksyvät huolto-ohjelmat omistajalle, jos näin halutaan.

"Keskustelu viranomaisen kanssa on sujunut hyvin", Roschier toteaa. "Aina tarvittaessa on voitu tarkistaa ohjeita ja saatu vastauksia epäselviin tilanteisiin. Yhteistyön tuloksena Suomeen syntyiikin Euroopan ensimmäinen itsenäinen jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnan organisaatio."





Biologi nousi siivilleen

Helena Pietilä haaveili lentämisestä jo lukioaikana, mutta unelma toteutui vasta aikuisiällä. Biologiksi valmistunut Pietilä haikautui uudestaan koulunpenkille – ja lähti lentoon! Pohjanmaan työstä ei tullutkaan tutkijaa tai opettajaa: tuli ansiolentäjä ja lupakirjatarkastaja Ilmailuhallintoon.

Vuoden 2010 alussa Helena Pietilä aloitti työt lentotoimintaosaston uuden lupakirjat ja koulutus -yksikön päällikkönä. Yksikön vastuulla ovat lentokone- ja helikopterilentäjien lupakirjoihin ja koulutuslupiin liittyvät asiat.

”Uudessa yksikössämme vastuuta jaetaan entistä enemmän ylhäältä alaspäin, päälliköiltä tarkastajille. Osaaminen korostuu etenkin nyt, kun EASAn yhteiseurooppalaiset ohjaamomiehistöä koskevat määräykset tekevät tuloaan. Sisäisellä yhteistyöllä saamme kaiken tietotaidon tehokkaasti käyttöön.”

Hyvältä tarkastajalta vaaditaan Pietilän mukaan määräysten tuntemista, tarkkuutta, kiinnostusta asioiden tutkimiseen ja analysointiin, kykyä kestää painetta ja rutiinia sekä tietysti mielenkiintoa ilmailua kohtaan.

”On tärkeää, että voimme uudessa virastossa kehittää ja syventää työntekijöidemme asiantuntemusta koulutuksen avulla, aivan kuten tähän asti. Olennaista työssä on myös kyky ymmärtää asiakkaan tilanne. Uskon, että vuoropuhelun avulla saadaan aikaan paras lopputulos – niin asiakkaan kuin viranomaisen näkökulmasta.”

Virkatyön ohessa uusi yksikönpäällikkö jatkaa lentämisestä ammattitaidon ylläpitämiseksi.

”Lentäminen on antanut viranomaistyöhön laajempaa näkemystä, joustavuutta ja käytännön tuntemusta. Molempien tehtävien ytimessä on sama tärkeä tavoite: lentoturvallisuus.”

Tarkastuksia maassa ja ilmassa

Lentotoiminnan tarkastuksilla ilmailuviranomainen valvoo, että yritykset ja organisaatiot toimivat asetettujen vaatimusten mukaisesti. Tarkastuksen kohteena ovat muun muassa lentoyritysten toimintakäsikirjat, koulutus sekä laatu- ja turvallisuusohjelmat.

Tarkastusten pääpaino on kaupallisessa ilmailukäytöksessä, joka käsittää matkustajien ja rahdin kuljetuksen maksua vastaan. Vuonna 2009 Ilmailuhallinnon tarkastajat tekivät 32 yritystarkastusta.

Reittitarkastuslennoilla varmistetaan, että yritys toteuttaa käytännössä niitä toimintaohjeita, jotka se on kuvannut toimintakäsikirjassaan. Reittitarkastuslentoja tehtiin 34 vuonna 2009.

Lentokoneiden asematasotarkastukset tehdään kentällä pistokoemaisesti. Ilmailuviranomainen tarkastaa sekä suomalaisia että ulkomaisia ilma-aluksia. Ulkomaisten ilma-alusten tarkastuksia suoritetaan EU:n komission toimeksiannosta, ja toimintaa koordinoi Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA. Tarkastusten tavoitteena on varmistaa, että EU:n alueella operoi vain turvallisia lentoyhtiöitä. Vuonna 2009 Ilmailuhallinto teki 161 ulkomaisiin ja kotimaisiin koneisiin kohdistunutta asematasotarkastusta.

Lentotyö luvanvaraiseksi

Vuonna 2006 voimaan tulleessa ilmailulaissa säädettiin ilma-aluksen käyttäminen erikoistehtäviin eli lentotyö pääsääntöisesti luvanvaraiseksi. Luvanvaraisuuden sekä luvan saamisen edellytysten tarkoituksena on varmistaa lentoturvallisuutta. Lupa myönnetään määräajaksi, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Lentotyöllä tarkoitetaan esimerkiksi kuvaus- ja kartoituslentoja, voimajohtojen tarkastuslentoja sekä maa- ja metsätalouteen liittyviä lentoja kuten metsien lannoitus- ja arviointilentoja. Lentotyötä tekeviä yrityksiä on Suomessa kymmenkunta. Useimmat niistä ovat tiettyyn työhön erikoistuneita muutaman hengen yrityksiä, jotka käyttävät työssään joko helikoptereita tai lentokoneita.

Vuonna 2009 ilmailuviranomainen panosti erityisesti lentotyön valvontaan ja tarkasti kaikki kuusi helikoptereilla pelkästään lentotyötä tekevää yritystä Suomessa. Puutteita tuli esiin, mutta ei yhtään vakavaa.



Suomi tutuksi ilmasta käsin

Kuuluisat Karhumäen veljekset aloittivat ilmavalokuvauksen Suomessa 1920-luvulla. Lohjalainen Aero-Kuva on toiminut samalla alalla runsaat kaksikymmentä vuotta. Ilmakuvien ja -taulujen lisäksi yritys tuottaa kuvia ja artikkeleita sisältäviä kotiseututeoksia kunnille ja kaupungeille.

”Lentokalustoomme kuuluu kolme Schweizer 300 Cbi -helikopteria”, kertoo toimitusjohtaja **Petteri Sandell**. ”Koska yritystoimintamme on laajentunut Ruotsin puolelle, harkitsemme parhaillaan neljännen kopterin ostamista.”

”Ennen uusia määräyksiä riitti, että haimme viranomaiselta minimikorkeusluvan lentojamme varten”, Sandell selvittää. ”Lentotyöluvan saamiseksi jouduimme laatimaan ilmakuvaamisen toimintaohjeet sekä nimeämään yritykselle vastuullisen johtajan, lentotoiminnasta vastaavan johtajan sekä huoltotoiminnan johtajan.”

Sandell on tyytyväinen viranomaiselta saatuihin ohjeisiin ja neuvoihin. ”Saimme hyvissä ajoin tietää tulossa olevista määräyksistä ja ohjeita niiden noudattamiseksi. Vuoropuhelu viranomaisen kanssa on vakiintunut, ja tarkastukset ovat sujuneet ihan myönteisessä hengessä.”

Yrityksessä kehitetään parhaillaan nettipohjaista järjestelmää, jonka avulla tieto lentotunneista ja lentäjien työtunneista menee suoraan huoltoliikenteeseen. Näin pysyttäisiin paremmin ajan tasalla tulossa olevista huolloista, puolin ja toisin.

Ilmakuvaus on sesonkityötä. Kuvauslentoja tehdään kesäisin, ja sateettomat päivät pyritään käyttämään hyväksi mahdollisimman tehokkaasti. Lentäjien työaika on kuitenkin tarkoin säädeltyä, ja alas on tultava tuntien tultua täyteen. Sandell toivoo, että tässä asiassa voisi tarpeen tullen hakea viranomaiselta poikkeuslupaa.



Ilmailu-
viranomaisen
muotokuva:
Susanna Metsälampi

Lakimies ja perheenäiti

”Alussa minut esiteltiin kaikille Veli-Martti Metsälammen tyttärenä”, kertoo apulaisjohtaja Susanna Metsälampi uransa alkuaikojista.

Yhtäläisyyksiä isän ja tyttären välillä ei voi olla huomioimatta: molemmat ovat juristeja ja pitkän uran ilmailun hallinnon alalla tehneitä. Susannakin on ollut talossa jo lähes kaksikymmentä vuotta.

”Päätös lähteä lukemaan oikeustiedettä syntyi vasta perusteellisen harkinnan jälkeen. Päädyin siihen, että lakimiehenä voin hyödyntää kielitaitoani ja toteuttaa kiinnostustani kansainvälisyyteen.”

Kansainvälisyys onkin ollut olennainen osa Metsälammen tehtäviä alusta alkaen. Perehtyminen Euroopan siviili-ilmailukonferenssin ECACin hankkeisiin toimi johdatusena eurooppalaiseen ilmailupolitiikkaan ja yhteistyöhön. EU-lainsäädännön koordinointi sekä osallistuminen yhtenäisen

eurooppalaisen ilmatilan (Single European Sky) ja Euroopan lentoturvallisuusviraston EASAn valmistelutyöhön Suomessa syvensivät asiantuntemusta.

Aivan toisenlainen haaste oli edessä vuonna 2005, jolloin ilmailun viranomaistoimintojen eriyttäminen liikelaitoksesta edellytti uutta ilmailulakia. Metsälampi uurasti työryhmässä, joka määritteli viranomaisen roolin, aseman ja rajoitukset uutta Ilmailuhallintoa varten. Sama urakka tuli eteen, kun Liikenteen turvallisuusvirastoa alettiin suunnitella vain muutama vuosi myöhemmin. Lainmuutostyön lisäksi Metsälampi oli mukana virastohankkeen selvitys- ja alueellistamisryhmissä.

”Nyt työ ilmailun hyväksi jatkuu Trafissa, ja suunta on eteenpäin. Työssä jaksamisessa minua auttaa kaksi asiaa: asiantuntijoidemme arvostus toisiaan kohtaan ja perheen tarjoama vastapaino. Kotiin tullessani en ole ilmailun virkamies vaan äiti!”

Maston pystyttämiseen tarvitaan lentoestelupa

Kun televiestintäyritys rakentaa uutta tukiasemaa tai rakennusfirma haluaa pystyttää työmaalleen korkean nosturin, ne joutuvat kääntymään ilmailuviranomaisen puoleen ja hakemaan toiminnalleen lentoestelupaa.

Suurin osa lupahakemuksista koskee mastoja ja rakennusnostureita, mutta lupia haetaan myös savupiippujen, voimajohtopylväiden, tuulivoimaloiden ja rakennusten pystyttämiseen. Vuosittain viranomainen myöntää noin 400 lentoestelupaa.

Ilmailulain mukaan lupa tarvitaan, jos laite, rakennus, rakennelma tai merkki ulottuu yli 30 metriin maanpinnasta ja sijaitsee tietyllä etäisyydellä lentoasemasta ja sen kiitotiestä. Yli 60 metriin ulottuvalle esteelle lupa tarvitaan aina.

Uusi ilmailulaki astui voimaan vuoden 2010 alussa. Siinä lentoestealue on määritelty erikseen lentoasemalle ja pienemmälle lentopaikalle. Lisäksi 30 metrin rajaa on nostettu 60 metriin tietyillä laissa tarkemmin määritellyillä alueilla.

Lentoestelupa vaaditaan lentoturvallisuuden ja lentoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Mahdolliseen myönteiseen tai kielteiseen päätökseen vaikuttaa se, läpäiseekö este lentoesterajoituspintoja ja onko esteellä mahdollisesti vaikutusta ilma-aluksen käyttämiin mittarilähestymismenetelmiin.

Esterajoituspinnat ovat joukko pintoja sekä niihin liittyviä rajoituksia, jotka määräävät, kuinka korkealle ilmatilaan kohteet saavat ulottua lentoasemalla ja sen ympäristössä. Esterajoituspintojen sijainti ja mitoitus määräytyvät sen mukaan, mille lentoliikenteelle kiitotien käyttö on sallittu.

Mittarilähestymismenetelmiä tarvitaan huonon näkyvyyden takia, jolloin ilma-aluksen liikkumista ohjataan mittareiden avulla.

Lentoturvallisuus tärkeintä

Lupavaatimus koskee sekä uuden esteen asettamista että olemassa olevan esteen korottamista tai sijaintipaikan muuttamista. Lupaa haetaan ilmailuviranomaiselta, mutta hakemukseen tulee

sisällyttää ilmaliikennepalvelun tarjoajan, tavallisesti Finavian, antama lausunto siitä, miten este vaikuttaa lentoestepintoihin ja menetelmiin. Viranomainen tarkastaa, että hakemus ja lausunto täsmäävät. Jos lentoturvallisuus ei esteen vuoksi ole vaarassa, lupa myönnetään.

Lupahakemukset pyritään käsittelemään nopeasti, jotta asiakkaan toiminta ei viivästyisi. Hankalissakin tapauksissa pyritään neuvottelemaan hakijan kanssa ja löytämään kaikkia osapuolia tyydyttävä ratkaisu. Joskus lupaehdoissa esimerkiksi sovitaan, että nosturi voidaan pystyttää lennonjohdon luvalla silloin, kun lentoliikenne on keskeytetty.

Lentoestelupahakemukset käsitellään lennonvarmistus ja lentopaikat -osaston lentopaikatyksikössä. Yksikön päätehtävänä on varmistaa, että lentoasemien ja pienempien lentopaikkojen kenttäalueet, laitteet, varusteet ja turvallisuudenhallintajärjestelmät ovat kansallisten ja kansainvälisten määräysten mukaisessa kunnossa. Vuonna 2009 yksikkö teki 20 laajaa auditointia ja 25 tarkastusta.



Matkapuhelinverkko laajenee vauhdilla

Televiestintäpalveluja tarjoava TeliaSonera laajentaa parhaillaan kolmannen sukupolven umts-tekniikkaan perustuvaa matkapuhelinverkkoaan. Nykyistä verkkoa vahvistetaan ja samanaikaisesti rakennetaan uutta nopeampaa mobiiliverkkoa. 3G-verkon avulla yhtiö voi tarjota asiakkailleen entistä nopeampaa tiedonsiirtoa ja liikkuvan laajakaistan monipuoliset palvelut.

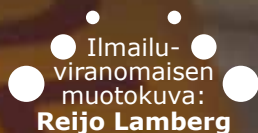
3G-verkon vaatimia tukiasemia nousee eri puolille Suomea tiuhaan tahtiin. Pääasiassa verkkoa laajennetaan olemassa olevien tukiasematilojen kautta. Näiden lisäksi operaattori rakensi 3G-verkkoa varten uusia mastoja ja pylväitä noin 70 kohteeseen vuonna 2009.

”Tukiasemia sijoitetaan mastoon, rakennusten seinille ja katoille tai muihin olemassa oleviin rakenteisiin”, kertoo ryhmäpäällikkö **Marko Hänninen** TeliaSonerasta. ”Pyrimme sijoittamaan tukiasemat siten, että ne sulautuvat mahdollisimman hyvin ympäristöön.”

Uutta tukiasemaa varten operaattori joutuu hankkimaan monenlaisia lupia. Viestintävirastolta haettavan luvan lisäksi on sovittava tukiaseman paikasta ja mahdollisesta vuokrasta maanomistajan tai kiinteistöyhtiön kanssa. Mastolle tulee hankkia rakennuslupa ja tietyissä tapauksissa lentoestelupa.

”Lentoestelupien hakeminen ei ole meille ongelma, sillä pidämme sitä tärkeänä asiana. Joskus hakuprosessien kanssa tulee kiire, kun monta lupaa pitäisi saada nopeasti samaan aikaan. Olisi kätevää, jos yhdellä hakemuksella voisi hakea lupaa useampaan kohteeseen. Nyt sitä pitää hakea kullekin rakennelmalle erikseen.”





Itsestään selvä uravalinta

Lentotoiminta- ja lupakirjat -osaston johtaja Reijo Lamberg jäi eläkkeelle marraskuun lopussa 2009, tehtyään tiiman verran yli 40 vuotta työtä ilmailuviranomaisena. Tarkkamuistisen miehen ensimmäinen lentokoneisiin liittyvä elämys liittyy lapsuuteen Leppävirralla:

”Eräänä päivänä kuulin lentokoneen pörinää ja juoksin ulos katsomaan. Näin punaisen, kaksitasoisen Viima-sotilaskoneen lentävän matalalla yli ja lentäjän kurkistavan ulos avo-ohjaamosta.”

Seuraavassa ilmailuun liittyvässä muistikuvassa viisivuotias on päässyt itsekin lentokoneen kyytiin. Veljekset Karhumäen suksilentokone, jolla lennätettiin yleisöä, oli aiemmin Aeron laivastoon kuulunut Dragon Rapide, ”Salama” nimeltään.

Oli itsestään selvää, että ”lentokoneita” laudan kappaleista rakennellut poika lähti lukemaan lentokonetekniikkaa. Lamberg liittyi heti syksyllä 1965 Polyteknikkojen ilmailukerhoon ja suoritti seuraavana vuonna purjelentokurssin. Kerhon kanssa tehdyt retket Ruotsin Lappiin ja Kebnekaisen lentoleirille on tarkkaan dokumentoitu lentopäiväkirjoihin, valokuvakansioihin – ja mieleen.

”Joskus siellä korkealla oli niin kylmä, että oli laitettava Hesareita lentohaalareiden lahkeisiin lämpöeristeeksi”, Lamberg kertoo.

Vuonna 1969 Lamberg aloitti ilmailuviranomaisen työt lentokonekatsastajana silloisen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosastossa. 1970 hän siirtyi lentotoiminnan puolelle, kooten vuosien varrella yhden tarkastajan yksiköstä Ilmailuhallinnon 25 tarkastajan lentotoimintatoimiston.

Erityisen mieluista ja hedelmällistä työtä oli eurooppalaisten ilmailuviranomaisten 1980-luvulla käynnistämä hanke yhteiseurooppalaisten ilmailumääräysten laatimiseksi, aluksi pohjoismaiden kesken ja myöhemmin JAA:ssa (Joint Aviation Authorities). Lamberg oli alusta lähtien aktiivisesti mukana järjestön säännöstyössä.

”Teimme hyvää pohjatyötä EU:lle ja EASA:lle (European Aviation Safety Agency), joiden säännöksistä monet on johdettu suoraan JAA:n määräyksistä. Erona on se, että EU:n ja EASAn säännökset ovat suoraan jäsenmaita velvoittavia – niitä ei enää tarvitse saattaa erikseen voimaan kansallisilla määräyksillä.”

Päästökauppaviranomainen

Lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat noin kaksi prosenttia ja typenoksidipäästöt noin kolme prosenttia ihmisen tuottamista kokonaispäästöistä. Lentoliikenteen päästöjä pyritään vähentämään kehittämällä lentokonetekniikkaa sekä ilmatilan käyttöä. Yhtenä tärkeimmistä tulevaisuuden energia- ja ilmastopoliittisista ohjauseinoista pidetään kuitenkin päästökauppaa.

Päästökauppa on suhteellisen uusi asia ilmailun maailmassa. EU:n komission vuonna 2006 tekemään ehdotukseen pohjautuva direktiivi lentoliikenteen päästökaupasta liittää ilmailun yhteisön päästöoikeuksien kaupan järjestelmään. Direktiivi julkaistiin tammikuussa 2009.

Lähes kaikki alan toimijat kuten ICAO sekä lentoyhtiöiden, lentoasemien ja lennonvarmistuksen kansainväliset järjestöt pitävät päästökauppaa parhaana päästöjen vähentämiskeinona. Globaalitasolla ei kuitenkaan ole päästy yhteisymmärrykseen käytännön toteutuksesta.

EU:n direktiivi on aiheuttanut vastustusta etenkin kolmansissa maissa, sillä eurooppalainen järjestelmä tulee sitomaan myös EU:n ulkopuolisia lentoyhtiöitä. Vastustuksesta huolimatta direktiivi on merkittävästi vauhdittanut lentoliikenteen alan kansainvälisen päästökaupan kehittämistä.

Suomessa päästökaupan valvontaviranomaisen tehtävät on määrätty pääosin ilmailuviranomaiselle.

Ahkeraa raportointia

EU:n päästökaupan tavoitteena on vähentää päästöjä kustannustehokkaalla tavalla. Se antaa lentoyhtiöille mahdollisuuden käydä kauppaa päästöoikeuksilla sekä päättää miten ja missä ne aikovat vähentää päästöjään. Yksi päästöoikeusyksikkö vastaa yhtä tonnia hiilidioksidikaasupäästöjä.

Päästökauppa tulee koskemaan kaikkia EU:n lentoasemilta lähteviä ja niille saapuvia lentoja, jollei niitä ole erityisin perustein rajattu päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle. Ensimmäinen päästökauppakausi alkaa 1. tammikuuta 2012. Suomen valvontaan kuuluvat ne lentoyhtiöt, jotka toimivat viranomaisen myöntämällä liikenneluvilla sekä ne kolmansien maiden yhtiöt, jotka Suomeen suuntautuvien lentojensa perusteella on määrätty Suomen ilmailuviranomaisen valvottaviksi.

Kaikkien EU:n päästökaupan piiriin tulevien lentoyhtiöiden tulee tarkkailla ja raportoida hiilidioksidikaasupäästöjään vuodesta 2010 lähtien. Jo vuoden 2009 aikana yhtiöiden oli toimitettava Ilmailuhallintoon suunnitelmat siitä, miten yhtiön hiilidioksidikaasupäästöt muodostuvat ja miten tietoja käsitellään, tallennetaan ja valvotaan.

Lentoyhtiöt voivat hakea maksuttomia päästöoikeuksia ensimmäiselle (2012) ja toiselle (2013–2020) päästökauppakaudelle. Koko toimialan maksuttomat päästöoikeudet tullaan jakamaan toimijoiden kesken ns. benchmarking-järjestelmää käyttäen: jokaiselle operaattorille jaettavat päästöoikeudet ovat suhteessa raportoituihin ja todennettuihin tonnikipometriihin, joita lennetään vuoden 2010 aikana.

Päästökaupan ensimmäisenä vuonna oikeuksista huutokaupataan 15 prosenttia. Näin kertyneet tulot käytetään ilmastomuutoksen torjuntaan EU:ssa ja kolmansissa maissa.

Kaikille samat säännöt

”Ilmailuelinkeinon toimintaedellytysten turvaaminen on yksi ilmailuviranomaisen keskeisistä tehtävistä Suomessa. Päästökaupan säännöt eivät saa muodostua sellaisiksi, että ne ajavat yhtiöitä pois Suomesta tai Euroopasta”, sanoo erityisasiantuntija **Timo Lankinen**.

”EU:n reunalla sijaitsevalle Suomelle kansainväliset lentoliikenneyhteydet ovat erityisen tärkeitä, monessa suhteessa.”

Lankinen tuli vuonna 2009 Ilmailuhallintoon lainaksi Energiamarkkinavirastosta ja toi taloon mukanaan tuiki tärkeää päästökauppa-asiantuntemusta.

”Viranomaisen kanta on, että lentoliikenteen päästökaupassa pitää olla yhteneväiset säännöt kaikille – niin EU:ssa kuin sen ulkopuolisissa maissa. Muuten järjestelmä saattaa vääristää kilpailua.”

Lankinen osallistuu yhdessä Energiamarkkinaviraston ja työ- ja elinkeinoministeriön edustajien kanssa EU-tason työryhmiin, joissa yhteisiä sääntöjä suunnitellaan. Suomen tavoitteena on saada aikaan yksiselitteiset mutta joustavat säännöt, joihin liittyy mahdollisimman vähän byrokratiaa.

”Niin kauan kuin sääntöjä vasta luodaan, voimme niihin vaikuttaa”, Lankinen painottaa. ”Direktiivi antaa suuret linjat, seuraavaksi työstetään siihen kuuluvia yksityiskohtia ja käytännön toteutusta. Avoimia kysymyksiä on vielä paljon, eikä kansallisen viranomaisen rooli ole täysin muotoutunut.”

Vuoden varrelta

Asiakkaat tyytyväisiä turvayksikön toimintaan



Ilmailuhallinto vastaa lentorahdin turvatoimien toteuttamisen valvonnasta Suomessa. Valvonta kattaa koko logistisen kuljetusketjun alkaen lähe-tyksen lentorahdiksi tunnistamisesta ja päättyen siihen asti kun se on kuormattu ilma-alukseen. Syksyllä teetetyn asiakstyytyväisyystutkimuk-sen tavoitteena oli selvittää Ilmailuhallinnon tur-vayksikön asiakkaiden tyytyväisyyttä yksikön ja koko viraston toimintaan. Kysely lähetettiin val-votuille edustajille, joita turvayksikkö arvioi ja hyväksyy. Vastausten perusteella turvayksikkö on onnistunut palvelemaan valtaosaa asiakkaistaan hyvin. Erityistä kiitosta saivat asiantuntemus, asi-akkaan lähtökohdan ymmärtäminen, neuvonnan virheettömyys ja palvelun ystävällisyys. Koko Il-mailuhallinnon imagoa parhaiten kuvaavina kä-sitteinä pidettiin asiantuntevuutta, ilmailun tur-vallisuuden edistämistä ja luotettavuutta, vähiten kuvaavina puolestaan joustavuutta ja asiakasläh-töisyyttä.

Sähköisiä palveluja ilmailijoille

Ilmailulääketieteen yksikkö (AMS) valvoo ilmai-lijoiden lääketieteellisten kelpoisuusvaatimusten täyttymistä sekä tarkastavien ilmailulääkäreiden (AME) toimintaa. Yksikkö on kehittämässä toi-

mintaansa viemällä ilmailulääketieteellisiä palve-lujaan verkkoon osana uutta laajaa tietojärjestel-mähanketta. Tulevaisuudessa ilmailija käynnistää palvelun jättämällä lääketieteellistä kelpoisuusto-distustaan koskevan hakemuksen netissä. Ilmai-lulääkäri jatkaa asian käsittelyä viemällä havain-tonsa samaan nettipalveluun. Uusi palvelu siirtää paperilomakkeiden käsittelyn historiaan ja tuo mukanaan tietoturvallisen ja käyttäjäystävällisen sähköisen asioinnin. Palvelu myös ohjaa sekä il-mailijaa että ilmailulääkäriä matkan varrella.

Ilmailuviranomaista tarkastettiin monelta kantilta



Ilmailuhallinnon Kai Myllymäki (oik.) isännöi EASA-tarkastajien tiimiä, jonka muodostivat Liina Kalm, Matthieu Burgers ja Luis Cardoso Ribeiro.

Euroopan lentoturvallisuusviranomaisen EASA valvoo kansallisia ilmailuviranomaisia säännö-lisin välein varmistaakseen, että jäsenvaltioiden käytännöt ovat mahdollisimman yhteneväiset. Kertomusvuonna EASAN tarkastustiimit vierailivat useissa Ilmailuhallinnon yksiköissä:

Suomen ilmailuviranomainen on toimivaltainen maataan koskevissa tuotantolupa-asioissa. Tällä hetkellä ilmailuvälineet-yksikkö valvoo kolmea suomalaista tuotanto-organisaatiota. Kesäkuussa tehdyn auditoinnin tuloksena viranomaiselle an-nettiin joitakin korjaavia toimenpiteitä edellyttä-viä havaintoja sekä kommentteja.

Jatkuvan lentokelpoisuuden valvonnassa löydettiin parannettavaa muun muassa mekaanikkojen koulutus- ja lupakirja-asioiden organisoinnissa sekä huolto-ohjelmien hyväksymisissä. Molempien suhteen onkin huoltotoimintayksikössä alettu toimenpiteisiin: 1.1.2010 astuivat voimaan uudet tehtäväjärjestelyt, joiden avulla pyritään tehostamaan huoltohenkilöstön lupa-asioiden hoitoa ja huolto-ohjelmien hyväksyttämiseksi on kehitetty vaihtoehtoisia menetelmiä.

Heinäkuussa EASAn tiimit auditoivat koulutus ja lupakirjat -toimistoa ja ilmailulääketieteen yksikköä. Suomen toimiin oltiin tyytyväisiä, vaikka pientä huomautettavaa löytyikin lupakirjoista ja lääketieteellisistä kelpoisuustodistuksista.

Turvayksikkö sai syksyllä 2009 valmiiksi korjaavat toimet, jotka komissio vaati siltä suorittamansa viranomaistarkastuksen perusteella. Turvayksikön laadunvarmistusjärjestelmä vastaa nyt EU-komission vaatimuksia. Järjestelmä sai puhtaat paperit myös ICAOn tarkastustiimiltä, joka niinkään suoritti seurantatarkastuksen yksikössä.

Uusia normeja pohdittiin urakalla

EASA lähetti Ilmailuhallinnolle kommentoitavaksi massiiviset lentotoimintaa ja lupakirjoja koskevat säännöstoehdotuksensa. Ehdotuksia käsiteltiin ja arvioitiin alkuvuodesta, ja prosessin tuloksena oli lukuisia muutosehdotuksia suomalaisen ilmailun näkökulmasta. Asian tiimoilta Ilmailuhallinto järjesti maaliskuussa työpajan, johon osallistui edustajia ilma-aluksia käyttävistä yrityksistä ja yhteisöistä sekä harrastus- ja etujärjestöistä.

Kohti yhtenäistä ilmatilaa

Euroopan yhtenäistä ilmatilaa koskevaan aseuspakettiin (Single European Sky) sisältyy tavoite muodostaa niin sanottuja toiminnallisia ilmatilalohkoja (Functional Airspace Block), joissa lennonvarmistuspalvelun tarjoajat toimivat yhteistyössä. Pohjoismaisten palveluntarjoajien aloittamaan NEFAB (North European Functional Airspace Block) -projektiin liittyen perustettiin



työryhmä, jossa kansalliset viranomaiset valmistelevat heidän vastuulleen tulossa olevia tehtäviä. Näitä ovat muun muassa projektin turvallisuustarkastelujen arviointi sekä sen varmistaminen, että perustettava ilmatilalohko täyttää kaikki sille yhteisöasetuksissa säädetyt velvoitteet.



Avoimet ovet Ilmailuhallinnossa

Ilmailuhallinnon toimitiloissa pidettiin ovet avoina perjantaina 2. lokakuuta, jolloin valtioneuvoston perustamisesta tuli kuluneeksi 200 vuotta. Kahvitarjoilun lisäksi tarjolla oli runsaasti tiedotusmateriaalia ja diaesityksiä ilmailuviranomaisen tehtävistä, toiminnasta ja palveluista. Viestintä oli paikalla vastaamassa vierailijoiden kysymyksiin ja kertomassa tulevasta virastouudistuksesta. Yleisöllä oli myös mahdollisuus tavata eri alojen asiantuntijoita. Paikan päällä vieraili kolmisenkymmentä ilmailuviranomaisen työstä kiinnostunutta.

Henkilöstön vuosi 2009

Ahkeraa rekrytointia

Ilmailuhallinnossa tehtiin työtä 128,7 henkilötyövuoden edestä vuonna 2009. Henkilöstön määrä oli vuoden 2009 lopussa 141 henkilöä (ei sisällä virkavapaalla olevia).

Ilmailuhallinnon henkilöstö työskentelee virkasuhteessa lukuun ottamatta muutamaa työsuhteessa työskennellyttä harjoittelijaa tai määräaikaista työntekijää. Vuoden aikana määräaikaisessa palvelussuhteessa työskenteli yhteensä 35 henkilöä. Osa-aikaeläkkeellä oli vuoden aikana kolme henkilöä.

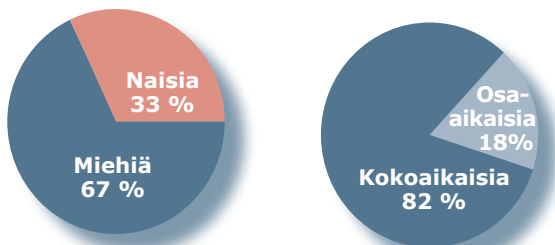
Vakituisissa virkasuhteissa työskentelevistä virkamiehistä kuusi siirtyi toimintavuoden aikana toisen työnantajan palvelukseen ja eläkkeelle jäi seitsemän henkilöä. Ilmailuhallinto rekrytoi vuoden aikana aktiivisesti. Vuoden 2009 aikana vakituiseen palvelussuhteeseen otettiin 21 virkamiestä.

Perhevapaita käytettiin vuoden 2009 aikana runsaasti. Isyys-, äitiys- ja vanhempainvapaita sekä osittaista tai tilapäistä hoitovapaata käytti yhteensä 23 henkilöä, joista kaksi kolmasosaa oli miehiä.

Kulttuuria, liikuntaa ja yhdessäoloa

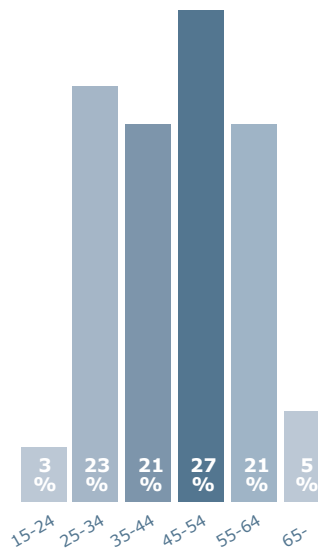
Virkistystoimintaa organisoitiin henkilöstön oma työryhmä Vilmari. Mukana oli työntekijöitä eri osastoista ja yksiköistä. Vuonna 2009 järjestettiin neljä tapahtumaa: curling-tapahtuma, kulttuurikierros Tuusulaan tai vaihtoehtoisesti kating-ajot Hyvinkäällä, koko päivän retki Söderskärin majakalle ja grillijuhlat. 99 henkilöä otti osaa näihin virkistystapahtumiin. Lisäksi Ilmailuhallinnon henkilöstö osallistui Liikenteen turvallisuusvirastoon yhdistyvien virastojen kesken järjestettyihin yhteisiin pikkujouluihin.

Ilmailuhallinnon henkilöstö 31.12.2009

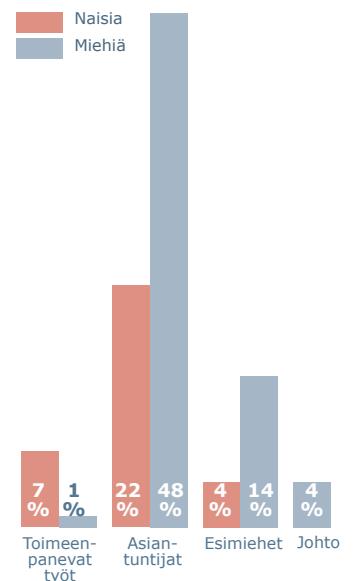


Henkilöstö osastoittain	2009
Ylijohtaja ja esikunta	7
Lentokelpoisuus	25
Lentotoiminta ja lupakirjat	51
Lennonvarmistus ja lentopaikat	22
Lentoliikenne	17
Hallintopalvelut	19
Yhteensä	141

Ikäjakauma, vuotta



Sijoittuminen eri tehtäviin





Vuoden 2009 alusta työnantajan mahdollisuus tukea henkilöstönsä omaehtoista kulttuuri- ja liikuntatoimintaa parannettiin korottamalla verovapaana annettavan edun enimmäismäärä 400 euroon vuodessa. Ilmailuhallintokin huomioi henkilöstönsä omaehtoisen harrastamisen ja tarjosi mahdollisuuden hyödyntää liikuntasetelien lisäksi myös kulttuuriseteleitä. Työnantajan tuki nousi myös rahallisesti huomattavasti edellisiin vuosiin verrattuna.

Työyhteisön tueksi

Vuoden 2009 lopussa tehtiin vuosittainen henkilöstön työtyytyväisyyskysely. Aiemmista vuosista poiketen henkilöstökysely toteutettiin Valtion työmarkkinalaitoksen tarjoaman VMBaro-järjestelmän avulla. Työtyytyväisyyden kokonaiskeskiarvoksi saatiin 3,42. Tulos on Ilmailuhallinnon paras ja ylittää jopa ministeriön virastolle asetettaman tulostavoitteen.

Kysely oli suunnattu kartoittamaan työyhteisön sisäistä tilannetta ja hyvinvointia erityisesti Ilmailuhallinnon näkökulmasta, koska virastouudistukseen liittyvien asioiden vaikutusta henkilöstöön on tutkittu muissa kyselytutkimuksissa. Tästä huolimatta muutostilanne ja Liikenteen turvallisuusvirastoon liittyvät uudistukset heijastuivat myös tämän tutkimuksen tuloksiin ja näkyivät avoimissa tekstivastauksissa.

Aiemman vuoden työilmapiirikeskustelun seurauksena Ilmailuhallinnossa tehtiin useita työyhteisön toimivuuden parantamiseen suunnattuja toimenpiteitä. Koko henkilöstölle pidettiin muun muassa kaksi puolen päivän pituista työyhteisövalmennuspäivää.

Ilmailuhallinnossa on jo aiempina vuosina laadittu tasa-arvosuunnitelma ja Hyvän kohtelun pelisäännöt hyvän kohtelun ja työilmapiirin edistämiseksi sekä sukupuolisen häirinnän ehkäisemiseksi. Tätä työtä vietiin pidemmälle vuoden 2009 aikana laatimalla epäasiallisen kohtelun hallintaa varten toimintaohje.

Toimintaohjeen tarkoituksena on ensisijaisesti luoda keinot, joiden avulla mahdolliseen työyhteisössä ilmenevään epäasialliseen kohteluun puututaan. Toimintamalli sisältää toimintaohjeet



niin epäasiallista kohtelua kohdanneelle, epäasiallisesta kohtelusta epäilylle, vastuuasemassa oleville esimiehille kuin tukea antaville tahoille.

Runsaasti koulutusta

Koulutukseen ja kouluttautumiseen panostettiin aiempien vuosien tavoin kiitettävästi. Koulutukseen osallistui 96 henkilöä ja niihin käytettiin yhteensä 800 työpäivää.

Osastojen ja yksiköiden itsenäisesti järjestämien, substanssiosaamiseen liittyvien koulutusten lisäksi talossa järjestettiin koko henkilöstölle laki- ja henkilöstöasioihin liittyvää koulutusta. Perinteisesti tarjolla olleiden kieli- ja atk-koulutusten lisäksi henkilöstöllä oli myös mahdollisuus kehittää osaamistaan muun muassa mediavalmennuksissa sekä EU-asioihin liittyen.

Esimiehiä arvioitiin ja valmennettiin

Ilmailuhallinnossa toteutettiin vuonna 2009 laaja esimiestyön kehittämisohjelma yhteistyössä HAUS kehittämiskeskuksen kanssa. Ohjelma alkoi Leadership Circle³⁶⁰ -esimiesarvioinnilla, johon osallistuivat kaikki Ilmailuhallinnon esimiehet. Henkilöstö pääsi osallistumaan arviointiin arvioimalla oman esimiehensä toimintaa. Palautteen kautta esimies sai tietoa siitä, millaisena hänen johtamistyyliinsä ja toimintatansa koettiin. Arvioinnin tuloksia hyödynnettiin kevättalvella 2009 alkaneessa esimiesvalmennuksessa.

Esimiesvalmennuksen tavoitteena oli selkeyttää osanottajille esimiehen roolia ja tehtäviä sekä antaa heille perusvalmiuksia esimiestyön hyvään ja menestyksekkääseen hoitamiseen. Valmennus koostui lähiopetuspäivistä ja työyhteisövalmennuksesta, kirjallisuuden lukemisesta, coachingista ja WOPI-persoonallisuusprofiilin (Work Personality Inventory) tekemisestä.



Ilmailun organisaatio uudistui

Ilmailutoimialan sisäinen organisaatiomuutos aloitettiin kesällä 2009. Suurimmat muutokset koskivat lentotoiminta ja lupakirjat -osastoa.

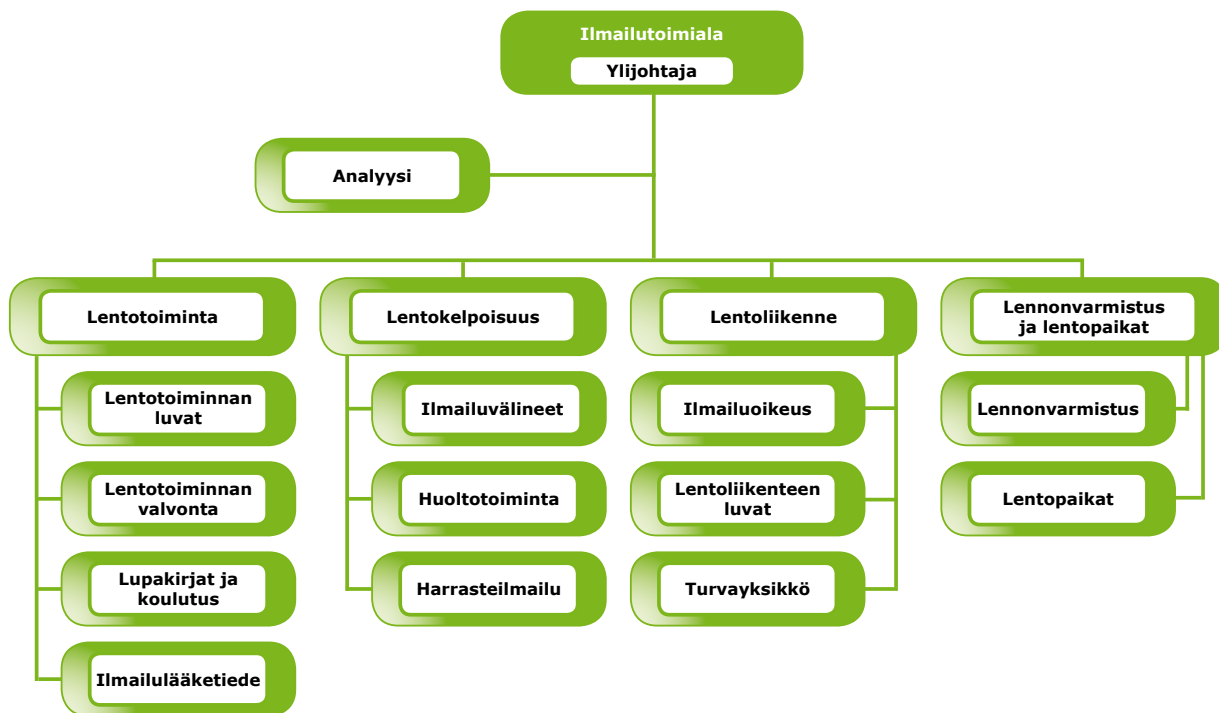
Uusi lentotoimintaosasto jakautuu neljään yksikköön, jotka ovat lentotoiminnan luvat, lentotoiminnan valvonta, lupakirjat ja koulutus sekä ilmailulääketiede. Organisointimalli on peruslinjauksiltaan yhtenäinen useimpien EU-maiden kanssa.

Eniten muuttui koulutus ja lupakirjat -toimiston organisaatio. Kolmesta yksiköstä muodostettiin yksi ja osa entisistä tehtävistä siirtyi muiden osastojen ja yksiköiden hoidettavaksi.

Huoltomekaanikkojen lupakirja-asiat ja koulutuksen valvonta siirtyivät lentokelpoisuusosastolle. Harrasteilmailun kansalliset lupakirjat ja koulutuksen valvonta siirtyivät harrasteilmailuyksikköön.

Lennonvarmistuksen lupakirjat ja koulutuksen valvonta siirtyivät lennonvarmistus ja lentopaikat -osastolle. Analyysiyksikkö siirtyi ilmailutoimialan johtajan alaisuuteen.

Ylijohtaja **Kim Salonen** painotti uudelleen organisoinnissa erityisesti yhteistyötä ja eteenpäin katsomista. "Meidän on pystyttävä yhtenäisiin linjauksiin. Keskeistä on sitoutuminen hyvään yhteistyöhön. Nyt on katsottava eteenpäin, jotta toimintakulttuurimme kehittyy hyvään suuntaan," totesi Salonen kesäkuussa 2009.





Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín ilmailutoimialan johtoryhmä 2010: Kuvassa vasemmalta Matti Tupamäki, Ari Vahtera, Toni Solatie, Kim Salonen, Sari Turkkila, Sakari Uutela, Pekka Henttu.

Johtamislupaus

Ilmailuhallinnossa tapahtuneiden organisatiomuutosten takia järjestettiin vielä loppuvuonna kahden osaston esimiehille valmennusta johtamisjärjestelmän ja johtoryhmien kehittämiseen. Valmennuksen tavoitteena oli luoda yhteistä johtamiskulttuuria ilmailutoimialalle ja tehdä yhteenveto osastojen johtamiseen kohdistuvista odotuksista.

Työn tuloksena syntyi johtamisjärjestelmä, joka sisältää muun muassa johtamislupauksen. Järjestelmää on tarkoitus laajentaa koskemaan myös muita osastoja.

Johtamislupaus: "Olemme johdonmukaisia ja tasapuolisia. Motivoimme ja kannustamme. Edistämme asiantuntijuuden kehittymistä työssä. Olemme avoimia ja läsnä olevia. Toimimme jämäkästi ja ratkaisukeskeisesti."

Ilmailuhallinnon johtoryhmä 2009

Johtoryhmään kuuluivat: ylijohtaja **Kim Salonen**, lentotoimintaosaston johtaja **Reijo Lamberg** (eläkkeelle marraskuussa 2009, tilalle **Pekka Henttu**), hallintojohtaja **Hannu Luukkonen** (siirtyi Trafín yhteiset palvelut -toimintoon), lentoliikenneosaston johtaja **Matti Tupamäki**, lentokelpoisuusosaston johtaja **Ari Vahtera**, lennonvarmistus- ja lentopaikat -osaston johtaja **Toni Solatie**, laatu- ja kehittämisspäällikkö **Sakari Uutela** ja viestintäpäällikkö **Sari Turkkila**.

Ilmailutoimialan johtoryhmä 2010

Johtoryhmän muodostavat ilmailun ylijohtaja **Kim Salonen**, osastonjohtajat **Matti Tupamäki**, **Ari Vahtera**, **Toni Solatie** ja **Pekka Henttu**, kehittämisspäällikkö **Sakari Uutela** sekä toimialan viestintäpäällikkö **Sari Turkkila**.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

www.trafi.fi

etunimi.sukunimi@trafi.fi
kirjaamo@trafi.fi
PL 320, 00101 Helsinki
puh. vaihde 020 618 500

Ilmailutoimialan käyntiosoite

Ilmailutie 9 A, 01530 Vantaa

Tukisähköpostit

Viestintä:

viestinta@trafi.fi

Matkustajien ja rahdin turva-asiat:

turva-asiat@trafi.fi

Ammatti- ja yksityislentäjien lupakirja- ja koulutusasiat

koulutusjalupakirjat@trafi.fi

Teoriakokeet:

teoriakokeet@trafi.fi

Ilmailulääketiede:

ilmailulaaketiede@trafi.fi

Harrasteilmailun lupakirjat ja muut harrasteasiat:

harrasteilmailu@trafi.fi

Lentoturvallisuusilmoitukset:

tutkinta@trafi.fi

Ilma-alusten rekisteröinti ja kiinnitysasiat:

ilmaalusrekisteri@trafi.fi

Lentokelpoisuus:

lentokelpoisuus@trafi.fi

Lentoliikenteen luvat:

permissions@trafi.fi

Lentotoiminta:

lentotoiminta@trafi.fi

Vuosikertomus 2009

Tekstit

Tiedottaja Marja Hakola
Viestintäpäällikkö Sari Turkkila
Lakimies Jenni Engberg

Ulkoasu ja taitto

Sturman Oy

Paino

Hannun Tasapaino Oy

Valokuvat

Mikael Häggblom
Sari Turkkila
Laura Kinnunen
Sturman Oy
Trafin viestintä
Finavia
Suomen Ilmailumuseo
ALMT
Aero-Kuva
TeliaSonera





TraFi
Ilmailu

www.trafi.fi