



**ILMAILUHALLINTO**

LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN  
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

**TOIMINTA-  
JA  
TALOUS-  
SUUNNITELMA**

**2009 - 2012**

## Ilmailuhallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2009 - 2012

### SISÄLLYSLUETTELO

Ilmailuhallinnon toiminta ja tehtävät .....	3
Visio .....	3
Toiminta-ajatus .....	3
Arvot .....	3
Tehtävät .....	4
Organisaatio .....	5
Toimintaympäristön muutokset .....	6
Ympäristöasiat .....	7
Vaikuttaminen .....	8
Normit .....	8
Ilmailuhallinnon uusi rooli .....	9
Henkilöstö .....	10
Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma 2009 - 2012 .....	11
Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma .....	15
Normit .....	15
Luvat ja hyväksynät .....	17
Valvonta .....	18
Viestintä ja neuvonta .....	20
Vaikuttaminen ja yhteistyö .....	21
Henkilöstövoimavarojen hallinta .....	22
Talous .....	24
Liite: Tietojärjestelmähankkeet 2009 - 2012 .....	26

# Ilmailuhallinnon toiminta ja tehtävät

## **Visio**

Edistämme suomalaisen ilmailun korkeaa turvallisuustasoa ja toimintaedellytyksiä. Ilmailuhallinto on nykyaikainen, tunnettu ja arvostettu ilmailun kansallinen ja kansainvälinen toimija. Olemme motivoiva, kehittyvä ja hyvin johdettu asiantuntijoiden työyhteisö.

## **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.

## **Arvot**

### **Ilmailun turvallisuus**

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

### **Tehokkuus**

Toimimme järjestelmällisesti asettamiemme tavoitteiden mukaisesti. Hyödynnämme 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.

## **Tehtävät**

### Ilmailuhallinto myöntää

- ilma-alusten lentokelpoisuuteen ja suunnitteluun sekä valmistukseen ja huoltoon liittyvät luvat
- lento- ja koulutustoiminnan luvat ja ilmailuhenkilöstön lupakirjat sekä lääketieteelliset kelpoisuustodistukset
- lennonvarmistukseen, ilmatilankäyttöön ja lentopaikkoihin liittyvät luvat
- liikenne-, liikennöinti- ja tilauslentoluvat
- siviili-ilmailun turvaamiseen liittyvät luvat.

### Ilmailuhallinto valvoo

- ilma-alusten valmistusta, huoltoa ja harrasteilmailua
- lentoyritysten toimintaa ja ilmailukoulutusta sekä muuta ilmailutoimintaa
- lennonvarmistusta, ilmatilankäyttöä ja lentopaikkoja
- siviili-ilmailun turvaamista.

### Ilmailuhallinto antaa määräyksiä

- Ilmailuhallinto antaa lentoturvallisuuteen ja ilmailun turva-asioihin liittyviä ilmailumääräyksiä.

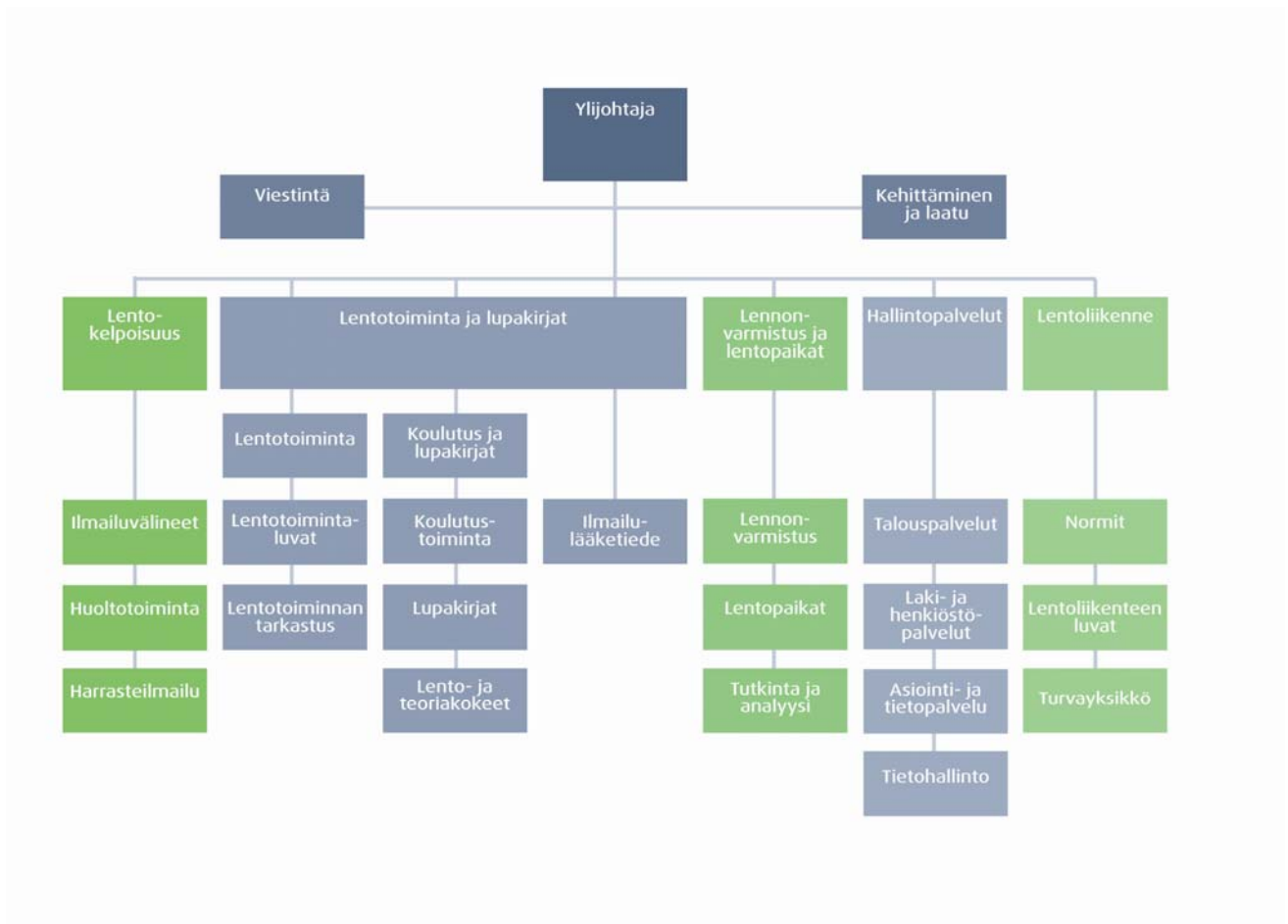
### Lisäksi Ilmailuhallinto mm.

- järjestää lentolupakirjanhaltijoiden teoria- ja lentokokeet
- seuraa, analysoi ja tilastoi lentoturvallisuudenkehitystä
- osallistuu siviili-ilmailun kansainväliseen yhteistyöhön ja avustaa ilmailun kansainvälisiä organisaatioita.
- huolehtii matkustajien oikeuksia koskevista asioista
- edistää lentoliikenteen sujuvuutta
- huolehtii ilmailun ympäristöasioista
- pitää ilma-alusrekisteriä, rekisteröi ilma-alukset ja vahvistaa niitä koskevat kiinnitykset
- tiedottaa ja neuvoo ilmailualan asioista.

## Organisaatio

Ilmailuhallinnon toimintaa johtaa ylijohtaja. Ylijohtajan suorassa alaisuudessa toimii esikunta (viestintä, kehittäminen ja laatu sekä ylijohtajan sihteeri). Ilmailuhallinnossa on viisi osastoa, joita johtavat osastojen johtajat.

Alla olevassa kaaviossa on esitelty osastot ja niiden alaisuudessa toimivat yksiköt.



## Toimintaympäristön muutokset

Talouden suhdanteilla on merkittävä vaikutus ilmailutoimintaan. Kaupallisen lentoliikenteen muutokset seuraavat maailmantaloutta. Suomen lentoliikenne kasvaa noin 8 % vuodessa ja kansainvälinen lentoliikenne jopa 10 % vuodessa. Lentoliikenne hyötyy maailmantalouden vielä toistaiseksi suotuisasta kehityksestä. Kasvun voivat pysäyttää erilaiset kriisit, talouden muutokset tai polttoaineen hinnannousu. Öljyn ja lentopetrolin hintojen nousu ei kuitenkaan ole vielä vähentänyt lentoliikenteen suosiota.

Lentoliikennemarkkinat ovat vähitellen vapautumassa myös EU:n ja USA:n ulkopuolella. Osa Aasian maista on avaamassa kansainväliset reittinsä uusille yhtiöille. Ympäri maailmaa tehdään yhä liberaalimpia lentoliikennesopimuksia.

Markkinoiden vapautuminen on lentoliikenteen kansainvälistymisen edellytys. Lentokonetyyppejä ja viikkovuoroja koskevia kapasiteettirajoituksia väljennetään tai niistä luovutaan. Perinteiset *flag carrier* -lentoyhtiöt menettävät vähitellen määräävän markkina-asemansa. Onnistuneen strategian turvin voi lentoyhtiö kasvaa kansainvälisillä markkinoilla omaan kotimarkkinaansa nähden isoksi yhtiöksi. Halpalentoyhtiöt ovat onnistuneet valtaamaan tilaa markkinoilla ja näyttää siltä, että halpalentosegmentti on tullut jäädäkseen.

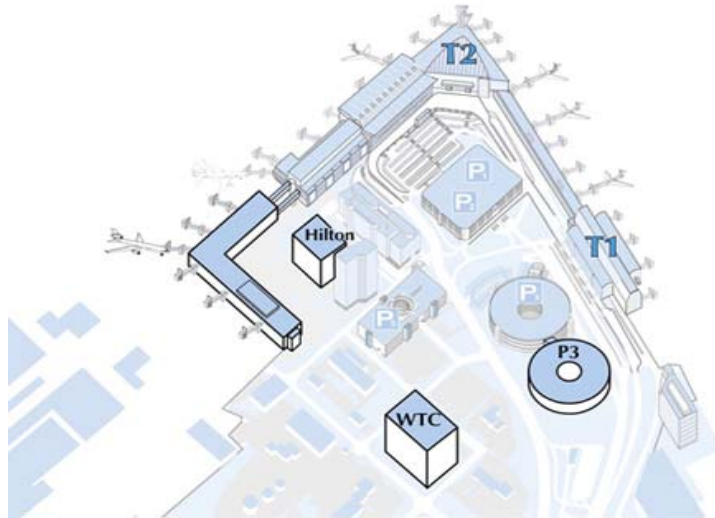
Kasvavat liikennemäärät asettavat uusia vaatimuksia Ilmailuhallinnolle. Ilmailuviranomaisen työmäärä ja työtehtävien monipuolisuus lisääntyvät. Ulkomaiset kontaktit lisääntyvät kaikilla Ilmailuhallinnon osastoilla. Lentoliikennesopimusten hallinnoiminen sekä uusien kohteiden kanssa tehtävien uusien sopimusten ja sopimusmuutosten valmistelut työllistävät.

Ilmailuhallinnon suurimmat asiakkaat tekevät parhaillaan merkittäviä investointeja. Näin ollen lentoliikenteen voimakas kasvu jatkuu Suomessa. Jotta kasvu ei pysähtyisi hallinnollisiin esteisiin, tulee huolehtia myös siitä, että neuvottelut jatkuvat yhä liberaalimpien lentoliikennesopimusten solmimiseksi.

Myös suurimman suomalaisen lentoyhtiön Finnair Oyj:n hyvä kasvu Aasian reiteillä näyttää jatkuvan. Helsinki-Vantaan lentoaseman gateway-asema on korostunut johtuen sen hyvästä maantieteellisestä sijainnista vaihtoasemana, jonka kautta on lyhyimmät lentoajat Euroopasta Kaakkois-Aasiaan.

Suomalaiset lentoyhtiöt Blue1 Oy, Finnair Oyj ja Finnish Commuter Airlines Oy ovat hankkimassa uusia lentokoneita, joilla osittain korvataan vanhoja ja osittain laajennetaan laivastoa. Helsinki-Vantaan lentoasema houkuttelee myös ulkomaisia yhtiöitä. Uudet ulkomaiset lentoyhtiöt saattavat kasvavassa määrin kokeilla kotimaan reittien kannattavuutta.

Ilmailulaitos Finavia on onnistunut pitämään päälentoaseman lentoasemamaksut eurooppalaisessa vertailussa kohtuullisella tasolla. Tämä siitä huolimatta, että Helsinki-Vantaa kuuluu maan kattavaan lentoasemaverkostoon, jonka avulla pystytään ylläpitämään pienempiäkin lentoasemia.



Helsinki-Vantaan lentoaseman ulkomaanterminaalia laajennetaan parhaillaan, ja se valmistuu syksyllä 2009. Laajennettu ulkomaanterminaali on mitoitettu 15 miljoonalle non-Schengen ja Schengen matkustajalle sekä 13,5 miljoonalle matkatavaraalle vuodessa. Suunnitelmakauden aikana Helsinki-Vantaan lentoasema-alueella nousee myös uusi pysäköintitalo (valm. 2009) ja World Trade Center.

Kaluston lisääntyminen ja muuttuminen lisää valvonnan ja tarkastusten tarvetta. Suomeen, lähinnä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja Lappiin liikennöivien lentoyhtiöiden määrä kasvaa koko ajan lisääntyvän lomamatkustuksen myötä. Myös ulkomaisten lentoyhtiöiden määrän kasvu tuo lisää työtehtäviä. Reittikohteiden lukumääräkin kasvaa tasaisesti.

## **Ympäristöasiat**

Suomi ja muut EU-maat ovat sitoutuneet vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja muita maapallon ilmakehälle haitallisia aineita. Lentoliikenteen osuus maailman hiilidioksidipäästöistä on tällä hetkellä noin 2 prosenttia. Päästöjä yritetään vähentää kaikilla toimialoilla.

Lentoliikenteen voimakkaan kasvun vuoksi yhtiöt eivät pysty yksin vähentämään päästöjä asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Lentoyhtiöiden maailmanjärjestö IATA ja EU-maat ovat todenneet, että lentoliikenteen liittäminen päästökauppajärjestelmään olisi paras keino vaikuttaa ilmastonmuutokseen. Ostamalla maailmanlaajuisesti päästöoikeuksia toimialoilta, joilla pystytään helpommin vähentämään päästöjä erilaisin teknisin keinoin ja näin vapauttamaan päästöoikeuksia, saavutettaisiin asetetut kokonaispäästövähennyksiä koskevat tavoitteet.

Vaikka ympäristökysymysten painoarvo lisääntyy jatkuvasti sekä kansallisessa että kansainvälisessä politiikassa, ovat EU-maat ja eräät muut maat lähestymistavoissaan eri linjoilla. Yrityksestä huolimatta ICAOssa ei ole päästy yksimielisyyteen keinoista vähentää päästöjä tehokkaasti. Ilmailuhallinnolla on tarve kasvattaa asian-tuntemusta ja panostaa vaikuttamiseen, jotta pystyisimme edesauttamaan ilmailun aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentämisessä. Riippumatta siitä, liitetäänkö lentoliikenne ympäristöpäästöjen kaupankäyntiin vai ei, tulee Ilmailuhallinnon yhteistyö ympäristöviranomaisten kanssa todennäköisesti lisääntymään.

## Vaikuttaminen

Ilmailuhallinto huolehtii ilmailun turvallisuus- ja hallintotehtävistä. Ilmailu on kansainvälinen toimiala, mikä edellyttää määräystenanto-, lupa- ja valvontatoiminnassa kansainvälistä lähestymistapaa. Maailmanlaajuinen ilmailujärjestelmä on rakennettu kansainväliseen siviili-ilmailun sopimukseen nojautuen ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, ICAOn puitteissa. Euroopan unionin (EU) kehitys (integroituminen ja syventyminen) on Ilmailuhallinnon toimintaympäristön tämänhetkinen tärkein muutostekijä.

Ilmailuhallinnon toiminnan kannalta on keskeistä täyttää ne tehtävät, jotka laissa on virastolle asetettu. Tehtäviin kuuluu myös vaikuttaminen tulevan lainsäädännön sisältöön. Osallistumalla lainsäädäntötyöskentelyyn voidaan kehittää suomalaista ja eurooppalaista ilmailua. Tehokas vaikuttaminen edellyttää EU:n ja muiden kansainvälisten toimielinten tehtävien ja päätöksentekoprosessin ymmärtämistä. Tehokas ulkoinen vaikuttaminen edellyttää, että Ilmailuhallinnossa on avoin ja oppimista suosiva ilmapiiri, joka jatkuvasti kehittää henkilöstön osaamista. Kansainvälisessä yhteistyössä tulee tuoda suomalaisen ilmailun erityispiirteet esiin ja varmistaa, että ne tulevat jo valmisteluvaiheessa huomioon otetuiksi.

Ilmailuhallinto edustaa Suomea ICAOssa ja Euroopan siviili-ilmailukonferenssissa, ECACissa. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on Suomen ensisijainen edustaja EU:n ilmailua koskevissa neuvoston ilmailutyöryhmän kokouksissa. Euroopan komissiota avustaviin komiteoihin ja Euroopan lentoturvallisuusviraston, EASAn komiteoihin osallistuvat sekä LVM että Ilmailuhallinto aihepiiristä riippuen. Ilmailuhallinto ja LVM tekevät läheistä yhteistyötä lainvalmisteluasioissa. Ilmailuhallinto avustaa LVM:tä ilmailualan asiantuntijaorganisaationa kansallisissa ja kansainvälisissä yhteyksissä. Eurocontrolissa Ilmailuhallinto edustaa Suomea viranomaisasioissa.

## Normit

Lentoliikennettä koskeva lainsäädäntö on jo nyt melkein kokonaan EU:n yhteisölainsäädäntöä. Yhteisön lainsäädäntövallassa ovat lähes kokonaan:

- ilma-alusten lentokelpoisuus,
- lentotoiminta (kaupallista ilmakuljetusta lentokoneilla säätelevä EU-OPS tulee voimaan vuoden 2008 aikana),
- lennonvarmistus,
- lennonjohtajan lupakirja,
- melukysymykset,
- lentoturvallisuusvalvonta,
- lentoliikenteen turvaaminen,
- tulo- ja saapumisajat,
- liikenneoikeudet (EU:n alueella sekä osittain sen ulkopuolella),
- maahuolinta,
- ilmailun vakuutukset,
- matkustajan oikeudet
- kilpailurajoitukset.

On odotettavissa, että tähän luetteloon lisätään lähitulevaisuudessa uusia sääntelyalueita, kuten lentotoiminta kokonaisuudessaan, lupakirjat, päästökaupankäynti ja lentoasemamaksut.

Yhteisölainsäädäntö on johtanut lähes poikkeuksetta aiempia kansallisia lupaprosesseja työläämpiin menettelytapoihin ja lisääntyneeseen viranomaisvalvontaan. Yhteisölainsäädäntö on usein kompromissien tulos, eikä sitä ole onnistuttu kirjoittamaan sellaiseen muotoon, ettei tarkentavia kansallisia määräyksiä tai tulkintoja tarvittaisi. Yhteisölainsäädännön kehittyminen ja täsmentyminen tulee jatkumaan kaupallisen lentoliikenteen kaikilla osa-alueilla. Yhteisölainsäädäntö asettaa jäsenvaltion viranomaisresursseille korkeat laatu- ja määrävaatimukset.

EASAn toimivallan laajentuminen tuo merkittäviä muutoksia. EASAlle on annettu tiettyjä hyväksyntä- ja valvontatehtäviä lentoturvallisuuden alalla. Nykyisiin täytäntöönpanotehtäviin kuuluvat mm. ilmailuun liittyvien tuotteiden ja niitä suunnittelevien organisaatioiden hyväksyntä. EASA hyväksyy myös EU:n ulkopuoliset valmistus- ja huolto-organisaatiot. Ilmailuhallinto on aktiivisesti osallistunut lainvalmisteluun, joka tähtää EASAn toimivallan vahvistamiseen lentotoiminta- ja lentäjäkoulutussäätelyssä. Lisäksi EASAn toimivalta laajenee kolmansissa maissa rekisteröityjen lentoyhtiöiden lentotoiminnan hyväksyntään ja valvontaan.

Suunnitelmakaudella alkaa todennäköisesti lainvalmistelu EASAn toimivallan laajentamisesta lennonvarmistukseen ja lentopaikkojen turvallisuusnormien valmisteluun. EASAn toimivallan laajentaminen poistanee vaihtelevasta turvallisuustasosta johtuvia kilpailun vääristymiä eurooppalaisessa ilmailussa ja parantaa lentoturvallisuutta lähes koko Euroopan alueella.

EASA valmistelee Euroopan komission tiettyjä täytäntöönpanomääräyksiä ja osallistuu lainsäädäntövalmisteluun alueilla, joilla sillä on hyväksyntä- tai valvontatehtäviä. Muilla lentoturvallisuuteen liittyvillä alueilla EASA antaa lausuntoja ja tekee tutkimuksia. EASA suorittaa lisäksi nk. standardisointitarkastuksia kansallisissa ilmailuviranomaisissa. Tarkoituksena on valvoa, että viranomaiset noudattavat EASA-asetusta ja sen nojalla annettuja täytäntöönpanoasetuksia.

## ***Ilmailuhallinnon uusi rooli***

Kansalliselle viranomaiselle jäävät täytäntöönpanotehtävät, mm. tarkempien määräysten antaminen, toimilupien, lupien ja hyväksyntöjen myöntäminen sekä valvonta ja neuvonta. Yhteisölainsäädännön myötä viranomaisen ilmoitus- ja raportointivelvollisuudet laajenevat entisestään. Komission valmistelemista täytäntöönpanosäännöistä, esim. lentoliikenteen turvaamisen ja lennonvarmistuksen aloilla, seuraa kansalliselle ilmailuviranomaiselle yhä täsmällisempiä vaatimuksia siitä, miten lupa-, hyväksymis- ja valvontamenettelyt on hoidettava. Osallistuminen EASAn kokouksiin ja komissiota avustaviin komiteoihin sekä yhteistyö muiden maiden ilmailuviranomaisten kanssa ovat tärkeä osa Ilmailuhallinnon työtä.

Ilmailun toiminnanharjoittajilla tulee olla hyväksytyt menettelytavat oman toimintansa turvallisuuden valvomiseksi. Valvontaviranomaisen tehtävänä on tarkastaa toiminnanharjoittajien turvallisuudenhallintajärjestelmiä (SMS, Safety Management Systems ja tulevaisuudessa myös Security Management Systems) ja tarvittaessa vaatia korjauksia niihin.

Näihin tehtäviin tarvitaan tulevaisuudessa lisää turvallisuudenhallintajärjestelmien asiantuntijoita. Uusista tehtävistä seuraa tarve siirtää työntekijäresursseja järjestelmien tarkastustehtäviin ja panostaa yhä enemmän henkilöstön ammattitaidon kehittämiseen ja koulutukseen. Turvallisuustyön pitää olla kokonaisvaltaista ja pitkäjänteistä.

Myös ICAOn valvontakäytäntö on muuttumassa. ICAO keskittyy valvomaan, että jäsenmaissa on lainsäädäntö ja resurssit, joilla järjestelmällisesti valvotaan ilmailutoimintaa. Niissä asioissa, jossa toimivaltaa on siirretty jäsenvaltiolta EU:lle, tulee ICAO valvomaan, että valtiot ovat huolehtineet velvoitteistaan ICAOn jäsenvaltioidena. Jo nyt ICAO auditoi jossain määrin EASAA. ICAO ja EASA ovat tehneet yhteistyösopimuksen auditointien suorittamisesta. Moni kansainvälinen organisaatio valvoo Ilmailuhallintoa. Auditointeja voivat suorittaa ICAO, Euroopan komissio, EASA, ECAC, Eurocontrol ja joskus muut yksittäiset maat.

Matkustajan oikeuksiin liittyvät viranomaistehtävät lisääntyvät uuden yhteisöläinsäädännön myötä. Ilmailuhallinnon tulee kehittää matkustajan oikeuksiin liittyvää neuvonta- ja valvontatoimintaansa. Matkustajan oikeuksien ja varsinkin vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksien valvontaa varten kehitettävä asiantuntemus saattaa edellyttää lisää henkilöstöresursseja. Matkustajan oikeuksien valvontaan ja neuvontaan liittyvää työmäärää ei ole otettu huomioon Ilmailuhallinnon nykyisissä resursseissa.

Yleisilmailun osalta EU:n ilma-alusten huoltotoimintaa koskevaa asetusta sovelletaan Ilmailuhallinnon määräämän yhteisöasetuksen salliman enimmäissiirtymäajan jälkeen syyskuusta 2008 alkaen. EU:n huoltotoiminta-asetukseen valmistellaan edelleen muutoksia, joilla ne pyritään saamaan paremmin yleisilmailun tarpeita vastaaviksi. Uuteen säädösjärjestelmään siirtyminen tulee olemaan erittäin suuri haaste, koska yhteisöläinsäädännön lopullinen sisältö varmistuu vasta viime hetkellä.

Heinäkuussa 2007 EASAn julkaisemassa muutosehdotuksessa oli ehdotus, jonka mukaan ilma-aluksen omistaja saisi valita, teettääkö hän ilma-aluksensa vuotuisen lentokelpoisuustarkastuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolla vai viranomaisella.

Muutoksella saattaa olla ratkaiseva merkitys Ilmailuhallinnon työkuormaan, jolle markkinoille synny riittävästi lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita tai jos Ilmailuhallinnon ja kaupallisten yritysten maksut poikkeavat merkittävästi toisistaan.

Tämä tarkoittaa myös, että ilma-alusten lentokelpoisuuden valvonnassa on EY-säädösten vuoksi mahdollisesti syntymässä tilanne, jossa Ilmailuhallinto tekee samoja tarkastustehtäviä kuin markkinoilla olevat lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot, joiden puolestaan on hankittava toimintaansa varten Ilmailuhallinnon hyväksyntä. Ilmailuhallinnon on annettava markkinoille selkeä viesti siitä, minkälaisen roolin se aikoo tässä asetelmassa omaksua.

Yleisilmailussa lentokelpoisuuteen liittyvien lupien ja hyväksyntöjen määrän voidaan odottaa kasvavan voimakkaasti. Suuri osa harrasteilmailussa käytettävistä keveistä ilma-aluksista ei kuulu ainakaan lähitulevaisuudessa yhteisöläinsäädännön soveltamisalaan. Vuoden 2006 alussa voimaan tullut uusi ilmailulaki edellyttää muutoksia suureen määrään ilmailumääräyksiä sen lisäksi, mitä vuoteen 2008 mennessä ehditään toteuttaa. Harrasteilmailun valvontatehtäviä pyritään aktiivisesti siirtämään Suomen Ilmailuliitto ry:n hoidettavaksi. Ilmailuhallinnon tavoitteena on vaikuttaminen harrasteilmailuun niin, että sen turvallisuus kehittyy hyvään suuntaan.

## **Henkilöstö**

Lentoliikenteen voimakas kasvu on johtanut edelleen pahenevaan pulaan ammattilentäjistä ja muista ilmailun avainhenkilöistä. Olemassa oleva Suomen koulutusjärjestelmän tuottama ammattilaisten määrä ei riitä korvaamaan poistumaa ja lisätarvetta.

Ilmailualaa uhkaa siten lähitulevaisuudessa pula pätevistä ilmailualan asiantuntijoista. Suurten ikäluokkien jäädessä eläkkeelle, on vaarana, ettei uutta henkilöstöä ole saatavilla nykyisen tiedon valossa poislähtevän tilalle riittävän nopeasti. Tämä tulee vaikeuttamaan sekä Ilmailuhallinnon että ilmailualan yritysten rekrytointia sekä kiristämään kilpailua osaavasta työvoimasta. Tällä seikalla voi olla kielteinen vaikutus Ilmailuhallinnon tarjoamaan palvelutasoon suhteessa kysyntään, kustannustehokkuuteen ja viime kädessä turvallisuuteen.

Vaikka Ilmailuhallinto ei voi suoranaisesti vaikuttaa alan koulutukseen tulevien ja valmistuvien henkilöiden määrään, Ilmailuhallinnon on omalta osaltaan käytettävä aktiivisesti kaikkia käytettävissä olevia keinojaan vaikuttaakseen opetusviranomaisiin ja oppilaitoksiin sekä rohkaistakseen uusia henkilöitä hakeutumaan alalle.

# Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma 2009 - 2012

Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma on laadittu Balanced Scorecard -viitekehyksen mukaisesti. Tämän mukaiset näkökulmat Ilmailuhallinnossa ovat vaikuttavuus, asiakkaat, prosessit ja talous sekä henkilöstön osaaminen ja hyvinvointi. Ilmailuhallinto on määritellyt kuhunkin näkökulmaan kriittiset menestystekijät eli asiat, joissa Ilmailuhallinnon tulee onnistua, jotta se

- toimii tehokkaasti tuottaen perustehtävän mukaista lisäarvoa
- täyttää lainsäätäjän, yhteiskunnan ja kansainvälisten organisaatioiden sille asettamat tehtävät ja tavoitteet sekä samalla toiminta-ajatuksensa
- saavuttaa vision ja strategiset päämääränsä.

Ilmailuhallinto on asettanut itselleen toiminta- ja taloussuunnitelmakaudelle 2009 - 2012 seuraavat strategiset päämäärät:

## 1. Ilmailun turvallisuuden ylläpitäminen

Ilmailun turvallisuutta ylläpidetään viranomaisen ja toiminnan harjoittajien yhteistyönä. Viranomaisella on ylin valvontavastuu ja norminantovastuu. Toiminnan harjoittajilla on vastuu siitä, että toimintaa harjoitetaan turvallisesti.

Ilmailuhallinto valmistelee normit avoimesti ja kuuntelee toiminnan harjoittajien mielipiteitä. Ilmailuhallinto valvoo sovittujen tai annettujen normien noudattamista tehokkaasti ja järjestelmällisesti sekä puuttuu epäkohtiin tiukasti ja johdonmukaisesti.

## 2. Ulkoinen vaikuttaminen

Painopisteitä määriteltäessä otetaan huomioon Suomen ominaispiirteet, liikennestrategia ja vaikuttamisen mahdollisuudet.

## 3. Hyvä palvelu

Ilmailuhallinnon palveluihin kuuluvat ne luvat ja hyväksynyt, jotka ilmailutoiminnan harjoittajien on hankittava toimintaansa varten joko kansainvälisen tai kansallisen lainsäädännön mukaan, sekä lainsäädännön edellyttämien tarkastusten ja koekäytön järjestäminen. Ilmailuhallinto toimittaa palvelut luvatussa ajassa. Palveluja kehittäessään ilmailuhallinto ottaa huomioon lainsäädännön muutokset ja yhteiskunnan tarpeet sekä kuuntelee ilmailutoiminnan harjoittajien ilmaisemia tarpeita.

## 4. Kustannustehokkuus

Tämä saavutetaan kehittämällä prosesseja ja niitä tukevia järjestelmiä sekä henkilöstön osaamista. Voimavarojen priorisoinnissa otetaan huomioon keskeiset toiminnalliset tavoitteet.

## 5. Ammattitaitoinen ja pätevä henkilöstö

Tarjoamme mielenkiintoisen, haasteellisen ja kansainvälisen työympäristön. Varmistamme osaamisen jatkuvalla, suunnitelmallisella koulutuksella. Huolehdimme työhyvinvoinnista ja tarjoamme oikeudenmukaiset työehdot.

Johtamista tukevan palkkausjärjestelmän lisäksi huolehdimme palkkakilpailukyvyttä tuloksellisuutta ja yhteistyötä edistävällä palkinnalla.

## 6. Viestinnän ja neuvonnan kehittäminen

Tavoitteena on avoin, aktiivinen, selkeä, oikea aikainen sidosryhmäviestintä ja neuvonta. Sitä tuetaan tehokkaalla ja sujuvalla sisäisellä viestinnällä. Käytämme nyky-aikaisia viestinnän välineitä.

Ilmailuhallinnon kriittiset menestystekijät Balanced Scorecardin näkökulmiin jaoteltuna ovat seuraavat:

***Vaikuttavuus***

- Normiston selkeys
- Viestintä ja neuvonta
- Hallittu vaikuttaminen
- Valvonnan järjestelmällisyys

***Asiakkaat***

- Kyky tuottaa oikeat palvelut mukaan lukien uudet palvelutarpeet
- Hyvän hallinnon toteuttaminen

***Prosessit ja talous***

- Kustannustehokkuus
- Tarpeita vastaavat tietojärjestelmät
- Kehittyvä, toimiva toimintajärjestelmä
- Rahoituksen ja resurssien turvaaminen

***Henkilöstön osaaminen ja hyvinvointi***

- Toimiva henkilöstöpolitiikka
- Henkilöstön osaaminen
- Johtaminen

Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma on esitetty taulukon muodossa, jossa ovat mukana strategiset päämäärät 2009–2012 sekä Balanced Scorecardin mukaiset näkökulmat, kriittiset menestystekijät, toimenpiteet ja tavoitetasot. Tavoitetasot on esitetty tässä vain vuosina, jolloin toimenpidettä tehdään tai jolloin sen tulee olla valmis.

Vaikuttavuus					
Kriittiset menestystekijät	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2009	2010	2011	2012
Valvonnan järjestelmällisyys	Valvontastrategian arviointi ja päivitys	X	X		
	Raportointijärjestelmää hyödyntävän analyysityön systematisointi	X	X		
Normiston selkeys	Kansallisen ja harrasteilmailua koskevan normiston uudistaminen	X	X	X	
	Kansallisen määräysjärjestelmän kokonaisarviointi			X	
Hallittu vaikuttaminen	Aktiivinen yhteistyö ulkomaisten ja kotimaisten viranomaisten ja merkittävien järjestöjen kanssa. Tämä sisältää mm.	X	X	X	X
	- projektien priorisointi - arvioidaan prosessi kokonaisuuden hallitsemiseksi	X	X X	X	X
Viestintä ja neuvonta	Verkkosivujen kehittäminen	X	X	X	X
	Viestinnän ja neuvonnan kehittäminen	X	X	X	X
	Järjestelmällinen sidosryhmäyhteistyö, mm. - koulutus/infotilaisuudet - tehostettu yhteydenpito	X	X	X	X

Asiakkaat					
	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2009	2010	2011	2012
Hyvän hallinnon toteuttaminen	Sähköisen asiointin kehittäminen, mm. - asiakkaan kannalta - sisäiset toimintatavat - järjestelmän integraation kannalta	X	X	X	X
	Dokumenttien ja päätösten standardisointi tarvittavin osin	X	X	X	
	Asiakaspalautteen käsittelyn systematisoiminen (kartoitus), seuranta ja tilastointi	X	X	X	
	Asianhallinnan kehittäminen	X	X	X	
Kyky tuottaa oikeat palvelut ml. uudet palvelutarpeet	Yleisilmailun palvelukonseptin kehittäminen	X	X	X	
	Osa 66 teoriakokeiden järjestäminen	X	X		

Prosessit ja talous					
	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2009	2010	2011	2012
Kustannustehokkuus	Sisäisen organisaatorakenteen tarkistaminen ja arviointi <ul style="list-style-type: none"> <li>delegointi ja ostopalvelut</li> <li>organisaatorakenteen ja tehtäväjaon tarkistaminen</li> </ul>	X	X		
	Prosessien jatkuva parantaminen	X	X	X	X
	Työajanseurantajärjestelmän suunnittelu ja mahdollinen käyttöönotto	X			
Prosesseja vastaavat tietojärjestelmät	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ilma-alusrekisteri</li> <li>- Lupakirjarekisteri</li> <li>- Sähköisen asiainn suunnittelu (extranet)</li> <li>- Asiakasyhteystietorekisteri</li> <li>- Auditointien hallintajärjestelmä</li> <li>- Teoriakoejärjestelmä</li> <li>- Turvatarkastajien hyväksyntäjärjestelmä</li> <li>- Julkaisujärjestelmä (intra ja netti)</li> <li>- Kielitaitotestausjärjestelmä</li> <li>- Asian- ja asiakirjojenhallintajärjestelmä</li> <li>- Työjonojen hallintajärjestelmä</li> </ul>	X X X X X X X X X X X X X	X X  X   X X X X		
Kehittyvä, toimiva toimintajärjestelmä	Prosessien jatkuva parantaminen	X	X	X	X
Rahoituksen ja resurssien turvaaminen	Huolehdittava viraston riittävästä henkilöstöresursseista ja rahoituksesta tehtävien lisääntyessä. Tarvittaessa tukeudutaan ostopalveluihin.	X	X	X	X

Henkilöstön osaaminen ja hyvinvointi					
Kriittiset menestystekijät	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2009	2010	2011	2012
Toimiva henkilöstöpolitiikka	Palkkausjärjestelmän uudistaminen	X			
	Palkkakilpailukyvästä huolehtiminen	X	X	X	X
	Järjestelmällinen henkilöstösuunnittelu <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rekrytointien priorisointi Ilmailuhallinnon kannalta tärkeämpiin tehtäviin</li> </ul>	X	X	X	X
	Palkitsemisjärjestelmän kehittäminen	X	X		
	Sisäisen tiedonkulun ja yhteistyön kehittäminen	X	X	X	X
Henkilöstön osaaminen	Osaamisen siirtäminen	X	X	X	X
Johtaminen	Esimiesvalmennuksen toteuttaminen	X	X	X	X

# **Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma**

## **Normit**

Normityön keskittyminen EU-toimielimille ei vähennä Ilmailuhallinnon työmäärää. Esimerkiksi lainsäädännön valmistelu vaatii merkittävää osallistumista myös kansallisella tasolla. Työtä tehdään useissa kansainvälisissä työryhmissä ja sen lisäksi suuri määrä valmistelua kotimaassa. Nämä tehtävät yhdessä vaativat monien asiantuntijoiden merkittävää panosta jatkossa. Lisäksi uudet ja muuttuneet yhteiseurooppalaiset normit aiheuttavat seurannaisvaikutuksena muutoksia kansallisiin normeihin.

Ilma-alusten sekä niiden osien ja laitteiden suunnittelua, valmistusta ja huoltoa säädellään EU:n säädöksillä. Suunnittelua, tyyppihyväksyntää ja valmistusta koskeviin määräyksiin ei odoteta muutoksia, joilla olisi Suomessa olennaista vaikutusta.

Vuodenvaihteessa 2007 – 2008 myös lentotoimintaa ja lupakirjoja koskeva sääntely siirtyy EASAn toimivaltaan, joten jatkossa kaikki tähän liittyvä normityö tapahtuu EUn ja EASAn toimielimissä. EUn asettamissa työryhmissä valmistellaan parhaillaan EASA –perusasetuksen (EY) N:o 1592/2002 muutosta, jonka liitteillä III ja IV saatetaan voimaan lentotoimintaa ja lupakirjoja koskevat keskeiset vaatimukset ja myöhemmin 2008 – 2009 vaatimusten toteuttamiseen tarvittavat täytäntöönpanosäännökset.

EUn parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1899/2006 annettu Liite 1, Lentokoneilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetusta koskeva EU-OPS, tulee voimaan 16.7.2008 ja se edellyttää Suomessa muutoksena aiempaan JAR-OPS 1:n soveltamiseen sitä, että myös pienillä lentokoneilla toimivat lentoyritykset joutuvat hakemaan EU-OPS:n mukaisen lentotoimintaluvan.

ICAO:n standardi yksityis- ja ammattilentäjien sekä lennonjohtajien ja lennontiedotajien kielitaitovaatimuksista ja kielitaidon testaamisesta tulee voimaan 5.3.2008, josta lähtien lupakirjoihin ja kelpoisuustodistuksiin tulee merkitä sen haltijan kielitaidosta. Tämän vuoksi Ilmailuhallinto on kouluttanut ja valtuuttaa kielitaidon testausorganisaatioita ja suuren joukon kielitaitotestaaajia ja em. lupakirjojen haltijoille joudutaan tekemään suuri määrä kielitaitokokeita ja määrääjain toistettavia uusintakokeita sekä muuttamaan lupakirjajärjestelmää niin, että vaadittavat kielitaitomerkinnot voidaan tehdä lupakirjoihin ja kelpoisuustodistuksiin.

ICAO:n standardi ilmailuorganisaatioiden turvallisuudenhallintajärjestelmistä (SMS, Safety Management Systems) vaikuttaa säännöksiin, joita sovelletaan kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävien ilma-alusten huoltoon ja lentotoimintaan sekä mm. lennonvarmistuselinten ja lentoasemien toimintaan. Tämä merkitsee sitä, että ilmailuorganisaatiot joutuvat kuvaamaan SMS –järjestelmänsä toimintakäsikirjoissaan ja Ilmailuhallinto joutuu tarkastamaan ja hyväksymään organisaatioiden SMS –järjestelmät. Ilmailuhallinnon henkilöstö joudutaan myös kouluttamaan SMS:n hyväksyntään ja siihen liittyviin tarkastuksiin.

Komissio neuvottelee parhaillaan kolmansien maiden kanssa lentoturvallisuutta koskevista kahdenvälisistä ns. BASA -sopimuksista. BASA -sopimukset asettavat velvoitteita lentokelpoisuuden alalla, mutta samalla helpottavat suomalaisten yritysten pääsyä kolmansien maiden markkinoille.

Ilmailuhallinnon julkaisemat lentokelpoisuutta ja huoltoa koskevat normit otetaan kokonaisuudessaan tarkasteluun viimeistään sen jälkeen, kun niitä vastaavien EU-säädösten siirtymäajat ovat päättyneet ja tilanne tältä osin vakiintuu.

Yleisilmailunkin osalta ilma-alusten huoltoa koskevia määräyksiä sovelletaan Ilmailuhallinnon määräämän yhteisöasetuksen salliman enimmäissiirtymääjän jälkeen syyskuusta 2008 alkaen.

EU:n sääntelyn piiriin eivät kuulu valtion ilma-alukset tai tutkimustoiminnassa käytettävät mittaalentokoneet ja suuri osa keveistä harrasteilmailussa käytettävistä ilma-aluksista. EU:n säännösten lisäksi tarvitaan siis myös rinnakkaiset kansalliset määräykset. Vaikka tarvitaan kaksi normistoa, ei ole järkevää, että ne olisivat toisistaan paljon poikkeavia. Vuoden 2006 alussa voimaan tullut uusi ilmailulaki edellyttää muutoinkin muutoksia suureen määrään ilmailumääräyksiä.

EASA julkaisee lentokelpoisuusmääräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten suunnittelussa ilmenneiden turvallisuusongelmien korjaamista. EASAn lentokelpoisuusmääräykset muuttavat joka kerta ilma-aluksen tyyppihyväksyntää. Kaikki ilma-aluksissa ilmenevät turvallisuusongelmat eivät kuitenkaan johdu suunnittelun puutteista, vaan esimerkiksi valmistusvirheestä tai huoltovirheestä. EASAn toimivalta ei ulotu viimeksi mainittuihin. Näiltä osin Ilmailuhallinto julkaisee kansallisia lentokelpoisuusmääräyksiä.

Lennonvarmistustoimintaa ja lentopaikkoja koskeva norminanto on keskittyy EU -toimielimille, Euroopan Yhteisöjen komissiolle ja EASA:lle. Komissio johtaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan hanketta (Single European Sky), jonka tavoitteena on lennonvarmistuksen lainsäädännön, toimintamenetelmien ja ilmatilan yhtenäistäminen Euroopan alueella. Perustana on yhtenäistä ilmatilaa koskeva Euroopan Parlamentin ja Neuvoston antama yhtenäinen eurooppalainen ilmatila-asetuspaketti.

Lentopaikkoja koskeva norminanto keskitetään tulevaisuudessa EU-toimielimille. Lentopaikkoja koskevaa normiston harmonisointityötä on valmistellut yhteiseurooppalainen työryhmä (Group of Aerodrome Safety Regulators, GASR), jossa Ilmailuhallintokin on edustettuna. Ilmailuhallinnolla on keskeinen rooli lentopaikkojen valvontatehtävissä.

Lennonvarmistuksen säädökset ja standardointi liitetään myöhemmin EASA:n toimivallan piiriin. Lennonvarmistuksen yhteen toimivuutta Euroopan alueella kehitetään myös yhteiseurooppalaisella SESAR -hankkeella. Lentoliikenteen kasvun vuoksi kansallisten ilmaliikenteen hallintapalvelun järjestelmien ja menetelmien yhtenäistämisen on välttämätöntä. Lisäksi EU:n tavoitteena on vähentää pienten lennonjohtoalueiden määrää ja luoda kokonaisjärjestelmä, jossa Euroopan alueella olisi vain esim. 5 ylikansallista ns. toiminnallista ilmatilalohkoa (Functional Airspace Block, FAB).

Ilmailuhallinnon tehtävät laajenevat siten yhä monimuotoisemmiksi. Ilmailuhallinnon on panostettava yhä laajenevaan kansainväliseen yhteistyöhön sekä samalla huolehdittava uusien normien voimaansaattamisesta kansallisella tasolla.

Lisäksi lentopaikkojen maahuolinta tulee vaatimaan selvästi lisää panostusta tulevaisuudessa.

Ilmailuhallinto on julkaissut ilmailumääräyksen (GEN M 1-4), joka käsittelee ilmailuun liittyvistä onnettomuuksista, vaaratilanteista ja poikkeamista ilmoittamista. Määräys antaa tarkempia ohjeita ilmoittamisesta sekä sisältää asiaa koskevan EU-direktiivin vaatimukset. Tämän johdosta Ilmailuhallinnolle tehtävien ilmoituksien määrä on kasvanut huomattavasti. Tämä johtuu niin lainsäädännön muutoksista, kuin myös raportointikulttuurin kehittymisestä.

Ilmoitusjärjestelmä onkin erittäin keskeisessä roolissa lentoturvallisuustyössä. On tärkeää, että Ilmailuhallinnolla, järjestelmän vastuutahona, on käytettävissään riittävät resurssit ilmoitusmateriaalin käsittelyyn ja tiedon hallintaan. Tämä toteutetaan yhteiseurooppalaisella käyttöönotetulla ECCAIRS -tietokantajärjestelmällä. Lisäksi tärkeää on tehokas ko. tapauksiin liittyvä tiedon arviointi sekä tilastojen ja analyysien tuottaminen. Jatkossa on myös panostettava ilmoitusjärjestelmästä tiedottamiseen, jotta siitä saadaan paras mahdollinen hyöty lentoturvallisuuden kehittämisessä.

Normijärjestelmä tullaan yhdenmukaistamaan vuoteen 2010 mennessä. Ilmailumääräysten ja normien valmistelu on aikaisemmin ollut pirstaloinen osin siitä syystä, että tehtävät oli jaettu kahden hallinnon kesken. Kaikki viranomaismääräykset vaativat muutenkin läpikäyntiä ja tarkistusta ilmailualan lainsäädännön lukuisten muutosten johdosta.

## Luvat ja hyväksynnät

Ilma-alusten sekä niiden osien ja laitteiden suunnitteluun liittyvät hyväksynnät haetaan EASA:lta. Valmistukseen liittyvät hyväksynnät haetaan Ilmailuhallinnolta. Ilma-aluskohtaiset todistukset haetaan Ilmailuhallinnolta. Huoltotoimintaan liittyvät hyväksynnät haetaan Ilmailuhallinnolta. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voidaan valtuuttaa tekemään ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksia ja antamaan lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia. Toimintojen voidaan olettaa olevan vakiintuneita ennen tarkastelujakson alkua, kuitenkin yleisilmailun osalta on mahdollista, että joitakin siirtymäaikoja voi ulottua tarkastelujakson alkuun.

Raskaan kaupallisen liikenteen lentoyritysten lentotoimintalupien lisäksi TTS –kaudella 2009 – 2012 keveillä lentokoneilla kaupallista ilmakuljetusta harjoittaville lentoyrityksille, mukaan lukien yleisölennätyksiä suorittavat yritykset, joudutaan hakemaan ja myöntämään EU-OPS:n mukainen lentotoimintalupa. Tämä merkitsee sitä, että yritykset joutuvat laatimaan ja Ilmailuhallinto joutuu ennen lentotoimintaluvan myöntämistä tarkastamaan ja hyväksymään yritysten toimintakäsikirjat ja laatujärjestelmät.

Ilmailuhallinnon rooli ilmatilan hallinnassa kasvaa erityisesti ilmatilaan liittyvien lupaprosessien osalta. Ilmailuhallinnolla on vastuu ilmatilan jäsentämisestä ja säädöspohja perustuu yhtenäinen eurooppalainen ilmatila -asetuspakettiin. Merkittävimmät lupaprosessit liittyvät ilmailulta rajoitettujen alueiden perustamiseen ja yksittäisten lentojen suorittamiseen määrätyillä ilmailulta rajoitetuilla alueilla.

Keskeisenä osana ilmatilan hallinnassa ovat kolme rajattua aluetta, joissa ilmaliiikennepalvelun tarjonta on delegoitu Ruotsin Luftfartsverketille ja Norjan Avinorille. Näiden alueiden osalta tullaan yhteistyössä Ruotsin ja Norjan ilmailuviranomaisten kanssa luomaan tarvittavat toimintamenetelmät, jotka liittyvät määräyksien soveltamiseen, lupien myöntämiseen ja valvontaan.

Lennonvarmistukseen ja lentopaikkoihin liittyvien lupahakemusten määrä on kasvamassa. Lentoestelupien käsittelyprosessi on vakiintumassa, joskin on varauduttava lupahakemusten määrien mahdollisiin vaihteluihin, mutta uusiakin lupaprosesseja on tunnistettu. Mainittakoon kuntien kaava-asioihin liittyvät lausuntopyyntö, Ilmatilan hallintaan liittyvät lupahakemukset, radiotaajuuksien hallintaan ja koordinointiin liittyvät tehtävät, lentosää- ja ilmailutiedotuspalvelun sekä maahuollinnan valvonta, jotka kuormittavat kasvavassa määrin ja käsittelyihin liittyvät yksityiskohdat vasta muotoutuvat. Selvää on kuitenkin niiden lisääntyvä työllistävä vaikutus. Lupaprosessien osalta on myös erittäin tärkeää huomioida, että niiden yhteydessä tehdään suuri määrä asiakasneuvontaa.

Kahdenvälisissä suhteissa Euroopan yhteisön vaikutus näkyy kahdella eri tavalla. Ensinnäkin yhteisö voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennettä koskevan kattavan yhteisösopimuksen, jolla katetaan osin tai kokonaan kaikkien yksittäisten EU-valtioiden kahdenvälisten suhteiden hoito asianomaisen valtion kanssa. Tällaiset sopimukset on tehty mm. Sveitsin ja Länsi-Balkanin maiden (nk. ECAA -sopimus) kanssa. Tekeillä ovat sopimukset Yhdysvaltojen ja Marokon kanssa. Lisäksi komissio on hakenut valtuutusta käynnistää neuvottelut mm. Australian, Chilen, Intian, Kiinan, Ukrainan, Uuden-Seelannin ja Venäjän kanssa.

EU:n vaikutus näkyy myös suhteissa sellaisten kolmansien maiden kanssa, joiden kanssa toimitaan edelleen kahdenvälisellä tasolla. Kahdenvälisistä lentoliikennesopimusneuvotteluista on informoitava komissiota ja sopimuksissa on käytettävä nk. yhteisön vakiolausekkeita. Toimintaympäristö ja lentoliikennesopimusneuvotteluja koskevat vaatimukset ovat vuonna 2004 annetun nk. ulkosuhdeasetuksen (847/2004) myötä muuttuneet.

Liikennöinti- ja lentolupaprosessia tullaan kehittämään vastaamaan lisääntyvän liikenteen tarpeita. Tutkitaan yhteistyömahdollisuutta Ilmailulaitos Finavian kanssa, jolla on rakenteilla kattava IT -pohjainen lennonvarmistus-, lentoasema- ja mak-suohjelmien tietoja käyttävä järjestelmä. Vaihtoehtona on oman automatisoidun järjestelmän kehittäminen. Tämän tarkoituksena on tehostaa lupakäsittelyprosessia ja parantaa valvontaa sekä tavoitettavuuttamme.

## Valvonta

Valvontatyön lisääntymisestä johtuen Ilmailuhallinnon on välttämätöntä omata riittävät henkilöstöresurssit, jotta tehtävät voidaan hoitaa tehokkaasti ja annettujen vaatimuksien mukaisesti. Esimerkiksi auditointiohjelmat vaativat merkittävää panostusta. Lisäksi on tärkeää huomioida, että kansainvälisille organisaatioille tehtävä raportointi sekä vaadittava Ilmailuhallinnon asiantuntijoiden osallistuminen kansainvälisten organisaatioiden suorittamiin toisiin valtioihin kohdistuviin auditointeihin, aiheuttavat omalta osaltaan lisävaatimuksia resurssien käytön suunnittelussa.

Ilmailutoiminnan sääntelyn siirryttyä yhä enenevässä määrin EUn ja EASAn toimivaltaan myös standardisointi ja jäsenvaltioiden ilmailuviranomaisten auditointi on siirtynyt EASAn tehtäväksi. Auditoinneissaan EASA kiinnittää huomiota siihen, että jäsenvaltioiden ilmailuviranomaiset suorittavat ilmailuyritystensä tarkastukset suunnitellusti ja systemaattisesti.

Ilmailuhallinnon osalta tämä edellyttää sitä, että suomalaisen ilmailutoiminnan valvontastrategia määritellään ja strategia toteutetaan ja dokumentoidaan entistä systemaattisemmin eri osastojen ja yksiköiden vuotuisissa tarkastussuunnitelmissa. Ilmailuhallinto on parhaillaan laatimassa valvontastrategiaa ja vuoden 2008 toimintasuunnitelman mukaisesti sisällyttää sen mukaiset eri osastojen prosessit toimintajärjestelmänsä.

EU ja EASA edellyttävät, että jäsenvaltiot suorittavat entistä enemmän ja tehokkaammin kolmansien valtioiden lentoyritysten Euroopan lentoasemille lentävien ilma-alusten asematasotarkastuksia ns. SAFA RAMP -tarkastuksia. Samoin Ilmailuhallinto suorittamiinsa kotimaisten lentoyritysten toiminnantarkastuksiin liittyen tulee suorittamaan aiempaa enemmän yllätystarkastuksia myös asematasotarkastuksia, jolloin saadaan paremmin tietoa yritysten päivittäisestä lennonsuunnittelusta ja lentojen dokumentoinnista kuin etukäteen tiedossa olevien reittitarkastuslentojen yhteydessä.

Voidaan olettaa, että ilmailuvälineiden suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon liittyvät toiminnot ja prosessit ovat vakiintuneet ennen tarkastelujakson alkua. Tarkastelujaksolla on syytä keskittyä valvonnan kehittämiseen ja valvonnan resurssien optimoimiseen sekä koulutuksen parantamiseen. Resurssejakin tärkeämpi kehitys-

kohde on valvontaan liittyvien ilmailuhallinnon integroitujen tietojärjestelmien kehittäminen. Tietojärjestelmien tulee taata valvonnan suunnittelu, valvontaan liittyvien pohjatietojen saatavuus, valvontahavaintojen käyttö, poikkeamien määräaikojen seuranta, tarvittavien asiakirjojen käsittely ja henkilökunnan koulutus suunnittelu.

Yleisilmailun ilma-alusten lentokelpoisuuden valvonnassa Ilmailuhallinnolla saattaa olla kaupallista ilmakuljetusta suurempi rooli, jos EASAn ehdotus, jonka mukaan ilma-aluksen omistaja saisi valita, teettääkö hän ilma-aluksensa lentokelpoisuustarkastuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolla vai viranomaisella, toteutuu.

Tällä sinänsä vähäiseltä vaikuttavalla muutoksella saattaa olla ratkaiseva merkitys Ilmailuhallinnon työkuormaan, jollei markkinoille synny riittävästi lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita. Lentokelpoisuustarkastuksia on tehtävä katsastuksiin verrattuna useammin. Tämän ja muiden EU-säädösten mukaisten uusien tehtävien vuoksi Ilmailuhallinnon nykyisten resurssien voidaan arvioida riittävän korkeintaan kolmasosaan tarvittavien lentokelpoisuustarkastusten määrästä.

Yleisilmailun huoltotoimintaan liittyvät hakemukset saattavat olla ruuhkautuneet vuoden 2009 alussa.

Yhteisölainsäädännöstä johtuen valvonnan osuus lisääntyy ja vastuu lennonvarmistuksen ja lentopaikkojen valvonnasta on kansallisella ilmailuviranomaisella. Lisäksi, valvontaan liittyvät vaatimukset muuttuvat yksityiskohtaisemmiksi ja esim. tarkastuksien vaaditut määräaika-aväli lyhenevät. Pääasiassa valvonta toteutetaan palvelun tarjoajien turvallisuudenhallintajärjestelmiin kohdistuvilla auditoinneilla.

Ilmailuhallinnon vuosittaiset auditointisuunnitelmat sekä raportit niiden toteutumisesta tulee toimittaa kansainvälisille toimielimille. Lisäksi viranomaistoimintoja jäsenvaltioissa seurataan komission, EASA:n, Eurocontrolin ja ICAO:n auditointimekanismeilla. Kullakin em. organisaatiolla on menettelyt, joilla jäsenvaltioiden viranomaisten määräysvalmistelua, lupamenettelyjä ja valvontaan liittyviä toimintoja arvioidaan.

EU-valtioiden lentoyhtiöt voivat vapaasti harjoittaa lentoliikennettä Suomessa. Perinteinen viranomaisvalvontavastuu on kotivaltion (toimiluvan myöntäneen valtion) viranomaisella. Viranomaisvalvonnan tehokkuus on kuitenkin koetuksella, kun suuri osa lentoyhtiön toiminnasta tapahtuu kotivaltion ulkopuolella. Tarvitaankin uusia keinoja ja viranomaisten välistä yhteistyötä, jotta saadaan yhtäaikaaisesti turvattua vapaa liikkuvuus, tasapuoliset kilpailuedellytykset ja lentoturvallisuus.

Matkustajan oikeudet on ala, josta säädetään yhteisötasolla yhä tarkemmat säädökset. Matkustajan oikeuksiin liittyvä valvonta edellyttää resursseja Ilmailuhallinnossa ja kuluttajaviranomaisissa. Resurssitarvetta ei ole toistaiseksi huomioitu työntekijäresursseissa Suomessa. Tehokas tiedottaminen ja valvonta sitoisi Ilmailuhallinnossa yhdestä kahteen työntekijän työajan.

Terrorismin ja kansainvälisen rikollisuuden vastainen toiminta on jatkuvasti huomion keskipisteenä. Paineet turvatoimien sekä matkustajiin että rahtiin kohdistuvan valvonnan kehittämiseen jatkuvat. Toisessa vaakakupissa ovat kuitenkin lentoliikenteen sujuvuuden edistäminen, vapaa liikkuvuus, matkustajan oikeudet ja tietosuoja. Oikean tasapainon löytäminen on vaikeaa ja edellyttää yhä lisääntyvää yhteistyötä muiden alojen viranomaisten kanssa.

Suuria vaatimuksia Ilmailuhallinnolle asettaa myös tuleva uusi turva-asetus ja siihen liittyvä täytäntöönpanoasetus. Kansallista turvaohjelmaa, koulutusohjelmaa ja laadunvalvontaohjelmaa joudutaan uusimaan. Kestää todennäköisesti useita vuosia ennen kuin uudet vaatimukset on kaikilta osin pantu täytäntöön kaikissa asiakasorganisaatioissa.

## Viestintä ja neuvonta

Viestinnän ja neuvonnan kehittäminen on Ilmailuhallinnon strateginen päämäärä. Tavoitteena on avoin, aktiivinen, selkeä ja oikea-aikainen sidosryhmäviestintä ja asiakasneuvonta. Sitä tuetaan tehokkaalla ja sujuvalla sisäisellä viestinnällä. Työssä käytetään nykyaikaisia viestinnän välineitä.

Ilmailuhallinnon sidosryhmiä ja asiakkaita ovat viestintästrategian mukaisesti

- lentomatkustajat
- ammatti-ilmailijat
- ilmailualan yritykset ja yhteisöt
- harrasteilmailijat
- henkilöstö ja sisäiset asiakkaat
- liikenne- ja viestintäministeriö
- muut viranomaiset
- media
- suuri yleisö

Vaikuttavuuden osalta vuosien 2009 - 2012 tärkeimmiksi toimenpiteiksi on asetettu sisäisten ja ulkoisten verkkosivujen kehittäminen, sidosryhmäviestinnän kehittäminen järjestelmälliseksi sekä yhteydenpidon tehostaminen ja asiakasneuvonnan kehittäminen.

Ilmailuhallinnon tärkeimmät viestinnän ja neuvonnan välineet ovat intranet ja www-sivut. Tällä suunnittelujaksolla keskeisin hanke on intra- ja nettisivustojen ylläpitoon käytetyn uuden julkaisujärjestelmän täysimittainen käyttöönotto. Sivustojen ulkoasu, sisältö, julkaisutoiminta ja sähköiset palvelut tarkistetaan vastamaan käyttäjien tarpeita. Hanke luo myös osaltaan perustaa suorien asiakkaiden palveluun tarkoitetun extranetin rakentamiseen.

Sidosryhmäyhteistyössä tärkeää on huomioida ryhmien erilaiset tarpeet. Lentomat-kustajia koskevat asiat, matkustajan oikeudet ja mahdolliset turvamääräysten muutokset ovat keskeisellä sijalla ulkoisessa tiedottamisessa.

Suomalaisia ilmailijoita, yrityksiä ja yhteisöjä varten Ilmailuhallinto järjestää tarvittaessa tiedotustilaisuuksia ajankohtaisista aiheista. Ilmailuhallinto toimii isäntänä, kun EASA pitää Suomessa alueellisia työpajatilaisuuksia. Aikaisemmin toimineen ilmailun yhteistyöfoorumien tilalle pyritään löytämään uusia yhteistyömuotoja.

Ilmailualasta kiinnostuneen median kanssa pyritään aktiiviseen vuorovaikutukseen. Sisäisesti jatketaan johdon ja asiantuntijoiden mediavalmennusta. Tarvittaessa ajankohtaisista aiheista järjestetään mediatapaamisia tai tiedotustilaisuuksia. Ilmailuhallinnon tavoite on profiloitua vahvana ilmailun asiantuntijaorganisaationa suuren yleisön ja median silmissä.

Sisäisen viestinnän ja tiedonkulun kehittäminen ja sen esteiden poistaminen on ensiarvoisen tärkeää, jotta ulkoisen viestinnän tavoitteet saavutetaan. Tällä suunnittelujaksolla intranetin kehittäminen sähköisestä ilmoitustaulusta kohti oikeaa työvälinettä on keskeisellä sijalla. Esimies-alaisviestinnän huomioiminen esimiesvalmennuksissa tukee sisäisen tiedonkulun esteiden poistamista. Viestintä- ja vuorovaikutustaitoihin panostetaan koko henkilöstöä koskevissa koulutuksissa.

## Vaikuttaminen ja yhteistyö

Euroopan yhteisön toimivallan jatkuva laajentuminen ilmailukysymyksissä heijastuu yhtäältä lisääntyneenä tarpeena koordinoida kantaamme eri kysymyksissä yhteisötasolla, toisaalta yhteisölainsäädännön asettamina uusina menettelytapavaatimuksina toiminnassamme. Kun yhteisötasolla luodaan koordinoituja kantoja tai laaditaan yhteisössä sovellettavaa lainsäädäntöä, on tärkeää, että suomalaisen ilmailun erityispiirteet tuodaan esille ja suomalaiset olosuhteet tulevat huomioiduiksi. Tällaisia erityispiirteitä ovat esim. lentoasemaverkostomme, harvaliiikenteiset lentoasemamme, ilmatilan ruuhkattomuus samoin kuin todellisten korvaavien liikennemuotojen puute niin kotimaan liikenteessämme kuin kansainvälisessä liikenteessäkin.

Ilmailuhallinto haluaa vastata toimintaympäristön ennakoitaviin muutoksiin kehittämällä sisäistä asiantuntemusta ja parantamalla verkostoitumistaan. Sisäistä asiantuntemusta kehitetään sekä panostamalla sisäiseen koulukseen ja tiedotukseen että oikea-aikaiseen rekrytointiin. Verkostoitumista tarvitaan sekä kansainvälisellä että kansallisella tasolla. Kansainvälisellä tasolla panostetaan Suomessa tunnistettujen erityispiirteiden esilletuomiseen, jotta ne tulevat asianmukaisesti huomioiduiksi kansainvälisissä standardeissa ja yhteisölainsäädännössä. Yhteydenpidolla kollegaviranomaisiin ja kansainvälisiin järjestöihin pyritään varmistamaan, että toimintamme on sopusoinnussa muiden asettamien vaatimusten kanssa. Harmonisoidut menettelyt ovat elintärkeitä ilmailun kansainvälisen luonteen takia.

Kansallisella tasolla verkostoitumisella pyritään takaamaan, että ilmailun tarpeet ja toiveet tulevat myös muualla viranomaistoiminnassa ja lainsäädännössä ymmärretyiksi ja huomioiduiksi. Ilmailuhallinto pyrkii kuulemaan kaikkia kansallisia tahoja, jotka vaikuttavat tai joihin vaikuttaa Suomen kannanotot ja niiden perusteella tehdyt kansainväliset päätökset ilmailuasioissa.

Lukuisat tiedossa olevat hankkeet on laitettava tärkeysjärjestykseen, koska kaikkien ei voida vaikuttaa. Esimerkiksi EASAn normityöohjelmassa julkaistujen joukosta poimitaan vuosittain ne hankkeet, joiden katsotaan olevan Suomelle erityisen tärkeitä ja keskitetään resurssit näihin.

Ilmailuhallinto pitää EASAn harjoittamaa standardisointitoimintaa sekä yhteistyötä EASAn kanssa ensisijaisen tärkeänä. Ilmailuhallinnon edustajia pyritään antamaan standardisointitehtäviin mahdollisuuksien mukaan. Myös EASAn kunkin alan standardisointikokouksiin osallistutaan säännöllisesti.

Harrasteilmailun palvelukonseptia on jatkuvasti kehitettävä. Ilmailuhallinto osallistuu harrasteilmailun valtakunnallisiin tilaisuuksiin. Ilmailuhallinnon tavoitteena on vaikuttaminen harrasteilmailuun yhdessä Suomen Ilmailuliitto ry:n kanssa niin, että harrasteilmailun turvallisuus kehittyy hyvään suuntaan, mutta mahdollisimman vähäisellä määrällä viranomaismääräyksiä.

Palvelukonsepti on erilaisen sääntelypohjan vuoksi väistämättä jossain määrin poikkeava eri harrastelajien kohdalla, mutta peruseriaatteiden on syytä olla yhtenevät, oli kyse sitten EU:n sääntelemästä tai kansallisesti säännellystä toiminnasta. Harrasteilmailun valvontatehtäviä pyritään aktiivisesti siirtämään Suomen Ilmailuliitto ry:n hoidettavaksi siltä osin kuin se on mahdollista. Yleisilmailun ja harrasteilmailun määräyksiä, siltä osin kun ne ovat Suomen toimivallassa, on kehitettävä koko tarkastelujakson ajan.

Ilma-alusten huoltoa koskevat uudet säännökset sisältävät haasteiden vastapainona myös mahdollisuuksia. Ilma-alusten lentokelpoisuuden valvonnassa on siirrytty tai ollaan siirtymässä suorasta viranomaisvalvonnasta epäsuoraan valvontaan, eli Ilmailuhallinnon hyväksymät organisaatiot tekevät tarkastuksia ja hyväksyvät huolto-ohjelmia Ilmailuhallinnon sijaan. Tämä tekee mahdolliseksi paitsi viranomaisvalvonnan uudelleen suuntauksen, myös yrityksille ja yksityisille kansalaisille enemmän vapautta järjestää toimintansa ja aikataulunsa.

Ilmailuhallinto ei pyri lentokelpoisuustarkastusten osalta määräävään markkina-asemaan vaan päinvastoin antaa markkinoille tilaa, mutta sen on myös pidettävä yllä valmiutta hoitaa oma vähäinen osuutensa tarkastuksista. Ilmailuhallinnon on rohkaistava markkinoita hoitamaan asioista mahdollisimman suuri osuus. Maksupoliittikalla on pyrittävä vaikuttamaan siihen, ettei Ilmailuhallinto tee tarkastuksia hinnalla, jonka kanssa markkinat eivät pysty kilpailemaan.

## Henkilöstövoimavarojen hallinta

Valtiovarainministeriön tuottavuusohjelmassa Ilmailuhallinnon henkilötyövuosien määrä suunnittelukaudelle on 130. Ilmailuhallintoa perustettaessa arvioitiin henkilöstötarpeeksi yli 140 henkilöä. Henkilöstövoimavarojen lisätarve on ilmailusektorin kasvun ja jatkuvasti EUn ja EASAN osoittamien lisääntyvien tehtävien johdosta edelleen korostunut. Järjestelmällistä henkilöstösuunnittelua toteutetaan jokaisen rekrytoinnin, sekä eläkkeelle jäämis- että työpaikan vaihtotilanteessa, yhteydessä tehtäväkuvaa arvioimalla ja kohdentamalla toteutettavat rekrytoinnit Ilmailuhallinnon toiminnan kannalta tärkeimpiin tehtäviin.

Viraston henkilöstöstä moni tulee siirtymään eläkkeelle muutaman tulevan vuoden sisällä. Toiminta- ja taloussuunnitelmakauden 2009 - 2012 aikana 63 - 65 - vuotiaita on 16 prosenttia henkilöstöstä ja 60 vuotta täyttäneitä 30 prosenttia.

Erityisen haasteelliseksi riittävien henkilöstöresurssien varmistaminen muodostuu siksi, että eläkkeelle jääminen koskettaa tulevina vuosina useita johtavassa asemassa olevia ja erityisasiantuntijatehtävissä työskenteleviä. Seuraajasuunnitelmiensa tekeminen johtavassa asemassa ja/tai erityisasiantuntijatehtävissä työskentelevien osalta on tärkeä painopistealue toiminnan ja palvelun turvaamiseksi.

Systemaattiselle osaamisen siirtämiselle luodaan menettelytavat. Käytännössä osaamisen siirtämistä hankaloittaa henkilötyövuosien raami, joka ei esimerkiksi eläkkeelle jäämisen yhteydessä mahdollista seuraajan ja eläkkeelle jäävän henkilön yhtäaikaista palveluksessa pitämistä. Erityisasiantuntemusta edellyttävän osaamisen siirtäminen ei ole toteutettavissa hetkessä vaan vaatii virkaan valitulta uudelta henkilöltä pitkäjänteistä ja perusteellista asioihin paneutumista. Ennakkoon olisi pystyttävä varmistamaan se, ettei jouduta pitkäkestoiseen, useamman kuukauden, osaamisvajeeseen esimerkiksi eläkkeelle jäämistilanteessa, koska sen aiheuttamat seuraukset ja haitat ydintehtävien hoitamiseksi olisivat sekä turvallisuudesta huolehtimisen että asiakaspalvelun kannalta merkittäviä.

Tulevaan työvoimatarpeeseen vastaamiseksi hyödynnetään sekä ulkoinen että sisäinen tarjonta. Sisäisen tarjonnan kartoittamisessa apuvälineenä jatkossa ovat työntekijöiden kehitysohjelmat ja urasuunnitelmat, joiden pohjalta on harkittava mahdollisuudet sisäisiin siirtoihin ja/tai tehtävien uudelleenjärjestelyihin. Työntekijöiden kanssa käytävissä kehityskeskusteluissa kartoitetaan halukkuutta valmentautua esimiestehtäviin ja myös näitä tietoja hyödynnetään henkilöstösuunnittelussa.

Eräiltä osin uuden henkilöstön rekrytointiin liittyy sellaisia ongelmia, jotka eivät ole yksinomaan Ilmailuhallinnon toimenpitein ratkaistavissa. Lentoliikenteen voimakas kasvu on johtanut edelleen pahenevaan pulaan lentäjistä ja muista ilmailun avainhenkilöistä.

Monipuolisen osaamisen varmistamiseksi Ilmailuhallinto jatkaa panostusta henkilöstön ammatilliseen kehittämiseen osaamisen kehittämisprosessiin pohjautuen. Myös johtamista kehitetään aktiivisesti muun muassa esimiestehtävässä toimivien esimiesvalmennuksen toteuttamisella.

Palkkakilpailukyky vaikuttaa osaavan henkilöstön saatavuuteen rekrytointitilanteissa ja lisähaasteita siihen tuo se, että Ilmailuhallinto kilpailee osaavasta työvoimasta muun muassa lentoyritysten kanssa.

Toimiva, tasa-arvoinen ja oikeudenmukainen palkkausjärjestelmä tukee myös talossa olevan henkilöstön sitouttamista. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi Ilmailuhallinnossa tehdään palkkausjärjestelmän kehittämistyötä, jossa uudistetaan sekä tehtävän vaativuuden että henkilökohtaisen suoriutumisen perusteella määräytyvät palkkausperusteet. Palkkausjärjestelmän kehittämistyön jatkoksi Ilmailuhallinnossa valmistellaan ja arvioidaan muiden palkitsemismuotojen käyttömahdollisuuksia.

Henkilöstön työtyytyväisyyttä ja työyhteisön toimivuutta seurataan vuosittain tehtävällä henkilöstötutkimuksella, jonka tulosten pohjalta suunnitellaan ja toteutetaan tarvittavat kehittämistoimenpiteet.

Ilmailuhallinto selvittää vuoden 2009 aikana työajan seurantarjestelmän käyttöönoton. Järjestelmän avulla on tarkoitus selvittää mahdollisimman objektiivisesti ja läpinäkyvästi mihin suoritteisiin työaika kohdistuu oleellisella tarkkuudella. Jokainen työntekijä syöttää itse omat toteutuneet työtuntinsa. Järjestelmän käyttöönoton valmistelut aloitetaan mahdollisesti jo vuoden 2008 aikana.

Vuoden 2009 aikana aloitetaan Ilmailuhallinnon asiakaspalautejärjestelmän kehittäminen, kuten asiakaspalautteen keräämisen ja käsittelyn menettelytapojen luominen.

Ilmailuhallinnon tietohallinnon tehtävänä on tukea viraston toimintasuunnitelmaa ja -tavoitteita kehittämällä tietojärjestelmiä strategian mukaisesti. Tuottavuus on noussut yhdeksi merkittäväksi tekijäksi valtionhallinnossa ja tietojärjestelmien oikeasuuntaisella kehityksellä voidaan tuottavuutta parantaa.

Ilmailuhallinnon keskeisimpinä tietojärjestelmien kehityksen painopistealueina ovat sidosryhmille kohdistuvien sähköisten palvelujen ja organisaation ydinprosesseja tukevien sovellusratkaisujen kehittäminen. Kokonaisratkaisun haastavin tehtävä on keskenään erilaisten tietojärjestelmien integroiminen ja tätä kautta tiedon saannin automatisoituminen, monipuolistuminen ja helpottuminen.

Valtionhallinnon tuomat uudet it -palvelut lisäävät kehitettävälle tietojärjestelmille asetettavia vaatimuksia, jotka on otettava huomioon uusien ratkaisujen suunnittelussa. Niinpä ValtIt:n kehityksen koordinaatiolla on merkittävä osa integraation suunnittelussa ja tietohallinnon tarjoamissa palveluissa.

## Talous

Ilmailuhallinto on nettobudjetoitu tilivirasto. Viraston rahoitusta mitoitettaessa on otettu huomioon lentoliikenteen valvontamaksun kertymä (momentti 11.19.05). Laki lentoliikenteen valvontamaksusta 1§: "Lentoturvallisuuden valvontaa ja ilmailun julkisia hallintotehtäviä varten kannetaan valtiolle lentoliikenteen valvontamaksua sen mukaan kuin tässä laissa säädetään."

Maksulliset suoritteet perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen Ilmailuhallinnon maksuista. Maksullisten suoritteiden hinnoittelussa on otettu huomioon vastaavanlaisista suoritteista perittävien maksujen rakenne ja taso Euroopan unionin jäsenmaissa, ilmailun edellytysten turvaaminen, ilmailun turvallisuuden edistäminen sekä kilpailun edistäminen lentoliikenteessä.

### Toiminnan menot ja tulot (1 000 euroa)

	2008	2009	2010	2011	2012
Bruttomenot	11 600	11 600	11 600	11 600	11 600
Bruttotulot	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Nettomenot	7 600	7 600	7 600	7 600	7 600

Toiminnan menot ja tulot on ohessa esitetty vuoden 2007 hintatason mukaisesti. Valtiontalouden tarkistettujen kehysten vuosille 2008 – 2011 osalta on Ilmailuhallinnon näkemyksen mukaan perusteltua nostaa Ilmailuhallinnon toimintamenojen tasoa tarkastelukauden myöhempien vuosien osalta. Uusi virka- ja työehtosopimus tulee nostamaan henkilökustannusten tasoa merkittävästi. Ilmailuhallinnon kokonaismenoista on henkilöstökulujen osuus noin 67 %, näin ollen tulee näiden kulujen voimakas nousu aiheuttamaan huomattavia paineita viraston toimintamenoille. Jotta virasto kykenee hoitamaan lakisääteiset tehtävänsä asianmukaisesti, tulisi viraston nettomäärärahaa tarkastelujakson aikana nostaa vähintään yleisen kustannustason nousua vastaavasti.

### Lentoliikenteen valvontamaksun kehitys (1 000 euroa)

	2008	2009	2010	2011	2012
	6 700	7 200	7 800	8 400	9 100

Lentoliikenne on kasvanut viime vuosina noin 8 prosentin vuosivauhtia. Lentoliikenteen voimakkaan kasvun ennakoidaan jatkuvan myös tulevina vuosina, mm. Finnair Oyj arvioi matkustajamääränsä nousevan nykyisestä yhdeksästä miljoonasta yli 20 miljoonaan vuoteen 2017 mennessä. Lentoliikenteen valvontamaksun kertymän nousu mahdollistaneen viraston toimintamenojen noston rahoittamisen tarkastelujakson myöhempien vuosien osalta.

Henkilöstö (htv)	2008	2009	2010	2011	2012
	130	130	130	130	130

Ilmailuhallinnon lakisääteisten tehtävien uskotaan lisääntyvän tulevina vuosina huomattavasti. Tähän kehitykseen vaikuttavat mm. EU-tasoisien sääntelyn kasvu sekä lentoliikenteen voimakas kasvu. Liikenteen voimakas kasvu aiheuttaa tarvetta lisätä viranomaisvalvontaa sekä lisää käsiteltävien lupahakemusten määrää.

Tuottavuusohjelman perusteella on Ilmailuhallinnon henkilötövuosille asetettu enimmäismääräksi 130, virastoa perustettaessa arvioitiin tarpeeksi yli 140 henkilöä. Ilmailuhallinto katsoo, että viraston tehtävien lisääntyessä voimakkaasti on perusteltu tarve nostaa henkilötövuosien enimmäismäärää nykyiseltä tasolta, näin voidaan varmistaa viraston tehtävien hoito sekä säilyttää nykyinen palvelutaso. Mikäli Ilmailuhallinnon henkilöresursseja ei voida kasvattaa lentoliikenteen voimakkaan kasvun myötä, saattaa tämä hidastaa suomalaisten ilmailualan toimijoiden mm. Finnair Oyj:n ja Finavian huomattavien investointiohjelmien (pelkästään Finnair Oyj:n suunnitellut investoinnit vuoteen 2017 saakka ovat lähes kaksi miljardia euroa) edellyttämien lupien käsittelyä. Tämä voi puolestaan viivästyttää näiden investointiohjelmien toteuttamista.

## Liite: Tietojärjestelmähankkeet 2009 - 2012

Hallinnonala									
Virasto tai laitos	<b>Ilmailuhallinto</b>								
Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö	Jorma Airaksinen								
Yhteyshenkilön nimi, puhelinnumero ja s-posti	Jorma Airaksinen, 09 42502488, jorma.airaksinen@ilmailuhallinto.fi								
Hankkeen nimi	Tietojärjestelmäkehitys								
Hankkeen verkko-osoite									
Mahdollisesti liittyvät hallituksen lakiesitykset (HE nro)									
Miltä osin hanke on sisällytetty määrärahoihin	_X_ Hankkeen investointi- ja käyttökustannukset rahoitetaan kokonaan toimintameno- ja/tai muista määrärahoista (esim. tuottavuusmääräraha) ___ Hanketta rahoitetaan toimintameno- tai muista määrärahoista ja sen lisäksi tarvitaan lisärahoitusta (lisärahoitustarve yksilöidään kohdissa 14 e ja 15 d) ___ Hankkeella ei ole lainkaan rahoitusta ja koko hanke tarvitsee uutta määrärahaa (lisärahoitustarve yksilöidään kohdissa 14 e ja 15 d)								
Hankkeen yleiskuvaus	Vanhan järjestelmän kehittäminen vastaamaan ydinprosesseja ja tuottavuustavoitteita								
Hankkeen lyhyt tilannekuvaus	Hankkeen määrittelyt, sovellusten määrittelyt, integraatiostrategia ja tavoitteet, henkilökunnan koulutus jne								
Hankkeen toiminnalliset tavoitteet	Sähköisten palvelujen kehittäminen ja hyödyntäminen tiedon saannissa ja integrointi järjestelmään. Keskeisten ja tukevien ydinsovellusten uudelleen suunnittelu ja käyttöönotto.								
Hankkeen kokonaishyödyt (ja haitat) eri tahoille	Tuottavuuden kasvu, prosessien tehostuminen, asioiden läpimenoaikojen tehostuminen, asiahallinnan kehittyminen ja hyvän hallintotavan mukaisuus.								
Muiden viranomaisten hankkeet ja yleiset kehittämissuunnitelmat	ValtIt järjestelmäintegraatio, asiahallinta, Virtu								
Aikataulu	<b>Aloitussuosi</b>					<b>Käyttöönotto</b>		<i>&lt;kirjoita vuosi tähän&gt;</i>	
Hankkeen investointikustannukset (1000 €/v)	<b>TP 2006</b>	<b>TA 2007</b>	<b>TAE 2008</b>	<b>TTS 2009</b>	<b>TTS 2010</b>	<b>TTS 2011</b>	<b>TTS 2012</b>	<b>Myöhemmin</b>	<b>Yhteensä</b>
Oman työn arvo (1000 €/v)		20	20	20	20	10	10		100
Ostetun työn arvo (1000 €/v)		13	550	700	135	91	45	15	1 549
Muut kustannukset, laitteet, kertalisenssit yms. (1000 €/v)		30	50	30	20	10	10	10	160
Investointikustannukset yhteensä (1000 €/v)	0			750	175	111	65	25	1 809
Hankkeen tarvitsema lisärahoitus (1000 €/v)									
Arvioidut vuotuiset käyttökustannukset Käyttöön otettavan IT-järjestelmän tai palvelun käyttökustannukset (1000 €/v)	<b>TP 2006</b>	<b>TA 2007</b>	<b>TAE 2008</b>	<b>TTS 2009</b>	<b>TTS 2010</b>	<b>TTS 2011</b>	<b>TTS 2012</b>	<b>Myöhemmin</b>	Investoinnin arv. pitoaika, vuotta
Vuotuisen oman työn arvo (1000 €/v)			10	20	20	20	20	20	
Muut vuotuiset käyttökustannukset (1000 €/v)			50	80	80	80	80	80	
Käyttökustannukset yhteensä (1000 €/v)	0			100	100	100	100	100	X
Hankkeen tarvitsema lisärahoitus (1000 €/v)									