



**ILMAILUHALLINTO**

LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN  
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

**TOIMINTA-  
JA  
TALOUS-  
SUUNNITELMA**

**2008 - 2011**

## Ilmailuhallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2008 - 2011

### SISÄLLYSLUETTELO

1. Toiminta- ja taloussuunnitelman lähtökohdat.....	3
2. Ilmailuhallinnon visio, toiminta-ajatus ja arvot.....	3
Visio.....	3
Toiminta-ajatus.....	3
Arvot.....	3
3. Toimintaympäristön muutokset .....	4
3.1. Vaikuttaminen kansainväliseen sääntelyyn.....	4
3.2. Kaupallisen lentoliikenteen kasvu .....	5
3.3. Yleisilmailun sääntelyn uusiminen.....	7
3.4. Henkilöstöpolitiikan haasteet .....	7
4. Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma 2008 - 2011 .....	9
5. Ilmailuhallinnon osastojen toimintasuunnitelmat .....	13
5.1. Lentokelpoisuus.....	13
5.1.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät.....	13
5.1.2. Toimintaympäristön muutokset .....	13
5.1.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma.....	14
5.2. Lentotoiminta ja lupakirjat .....	16
5.2.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät.....	16
5.2.2. Toimintaympäristön muutokset .....	16
5.2.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma.....	19
5.3. Lennonvarmistus ja lentopaikat.....	21
5.3.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät.....	21
5.3.2. Toimintaympäristön muutokset .....	21
5.3.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma.....	22
5.3.4. Just Culture .....	22
5.4. Lentoliikenne.....	23
5.4.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät.....	23
5.4.2. Toimintaympäristö.....	23
5.4.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma.....	25
5.5. Hallintopalvelut.....	26
5.5.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät.....	26
5.5.2. Toimintaympäristön muutokset .....	26
5.5.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma.....	27
6. Keskeiset kehittämishankkeet .....	28
6.1. Sähköisen asiointin kehittäminen.....	28
6.2. Yleisilmailun palvelukonsepti.....	28
6.3. Yleisilmailun sääntelyn uusiminen.....	28
6.4. Ilmailuhallinnon määräyskokoelman uudistamishanke .....	29
6.5. Analyysitoiminnan kehittäminen.....	29
6.6. Ilmailuhallinnon valvontastrategia .....	30
6.7. Osaamisen johtaminen .....	31
7. Talous .....	32
Liite: Tietojärjestelmähankkeet 2008-2011 .....	33

## 1. Toiminta- ja taloussuunnitelman lähtökohdat

Ilmailuhallinto on Suomen ilmailuviranomainen, joka toimii liikenne ja viestintäministeriön alaisuudessa. Toimintansa 1.1.2006 aloittaneeseen Ilmailuhallintoon on siirretty kaikki aiemmin Ilmailulaitoksen hoitamat siviili-ilmailun viranomaistehtävät. Tämä toiminta- ja taloussuunnitelma on näin ollen ensimmäinen viraston laatima TTS ilman aiempaa pohjaa. Ilmailuhallinto on parhaillaan rakentamassa toimintajärjestelmäänsä sekä täsmentämässä ja kehittämässä toimintatapojaan ja prosessejaan. Toiminnan vakiintuminen ja toimintatapojen ja prosessien kehittyminen tulevat omalta osaltaan näkymään myös täsmennyksinä toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

## 2. Ilmailuhallinnon visio, toiminta-ajatus ja arvot

### *Visio*

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

### *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 ilmailumääräyksiä ja valvomalla ilmailutoimintaa ylläpidämme suomalaisessa ilmailussa teknisesti kehittyneiden valtioiden korkeaa turvallisuustasoa. Ilmailun korkea turvallisuustaso syntyy vastuullisuudestamme, ammattitaidostamme ja yhteistyöstämme sidosryhmien kanssa.

#### **Tehokkuus**

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

#### **Hyvä asiakaspalvelu**

Pidämme tärkeänä hyvää asiakaspalvelua. Toimimme johdonmukaisesti, tasapuolisesti, luotettavasti ja joustavasti. Reagoimme asiakaspalautteeseen viivyttämättä ja tehokkaasti.

#### **Yhteistyö**

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

### 3. Toimintaympäristön muutokset

Ilmailuhallinto huolehtii Suomessa ilmailun turvallisuus- ja hallintotehtävistä. Ilmailun kansainvälisen luonteen takia globalisaatio vaikuttaa toimintaympäristöön hyvin vahvasti. Lentoliikenne kasvaa ja lainsäädäntö, asiakkaat ja muut sidosryhmät kansainvälistyvät yhä enemmän.

#### 3.1. Vaikuttaminen kansainväliseen sääntelyyn

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO tulee keskittymään yhä enemmän strategiaan tavoitteisiin määräysten harmonisoimiseksi ja lentoturvallisuuden parantamiseksi. Lentoturvallisuustyössä tavoitteena on alentaa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrää kasvavasta liikennemäärästä huolimatta. ICAOn käytännön toimenpiteet Länsi-Euroopan osalta tulevat pääasiallisesti rajoittumaan suurimpien liikennevirtojen kulkureittejä koskevaan korkean tason suunnitteluun sekä radio- ja taajuuksien ja ilmailun omien viestintäjärjestelmien hallintaan.

Ilmailuvälineiden ja laitteiden tekniset vaatimukset ja lentokelpoisuushyväksyntä tulevat jäämään ICAOn jäsenmaiden ja niiden ryhmittymien kuten EU:n päätettäväksi. Pikkutarkkoja teknisiä vaatimuksia ei pystytä pitämään laitevalmistajien tuotekehityksen tahdissa. Yksityiskohtainen sääntely saattaa myös joissakin tapauksissa hidastaa uuden tekniikan kehittämistä. ICAOssa päätetään hyväksyttävistä vähimmäistasoista. Myös valvonnan osalta käytäntöä muutetaan niin, että pistokoelonteisia tarkastuksia vähennetään ja keskitytään valvomaan sitä, että jäsenmailla on sellainen lainsäädäntö ja sellaiset resurssit, että ne pystyvät järjestelmällisesti valvomaan ilmailutoimintaa.

Eniten Ilmailuhallintoon tulee vaikuttamaan Euroopassa tapahtuva kehitys. Lentoliikennettä koskeva lainsäädäntö on jo nyt melkein kauttaaltaan yhteisölainsäädäntöä. Muun muassa seuraavat asiat kuuluvat ainakin osittain yhteisön lainsäädäntövaltaan: lentokelpoisuus, lentotoiminta, lennonvarmistus, ilma-alusten melurajoitukset, lentoliikenteen turvaaminen, tulo- ja saapumisajat, maahuolinta, asematasotarkastukset, ilmailun vakuutukset, matkustajan oikeudet ja kilpailurajoitukset. Yhteisölainsäädäntö on lentoliikenteen alalla johtanut lähes poikkeuksetta kansallisia normeja työläämpiin lupaprosesseihin ja lisääntyneeseen viranomaisvalvontaan. Yhteisölainsäädännön kehittyminen ja täsmentyminen tulee jatkumaan kaupallisen lentoliikenteen kaikilla osa-alueilla. Edellä olevista syistä johtuen suomalaisen ilmailun toimintakyvyn ja kehittymisen kannalta on oleellista, että Ilmailuhallinto pystyy jatkossakin varmistamaan toiminnan edellyttämät riittävät laadulliset ja määrälliset resurssit.

Muutoksia on odotettavissa myös Euroopan lentoturvallisuusviraston, EASAn toimivallan laajentumisen myötä. EASAlle on annettu tiettyjä täytäntöönpano- ja valvontatehtäviä lentoturvallisuuden alalla. Täytäntöönpanotehtäviin kuuluvat ilmailuun liittyvien tuotteiden ja niitä suunnittelevien organisaatioiden hyväksyntä. Ilmailuhallinto on aktiivisesti osallistunut lainvalmisteluun, joka tähtää EASAn toimivallan laajentamiseen lentotoimintaan ja lentävään henkilöstöön. Lisäksi EASAn toimivalta laajenee kolmansien maiden ilma-alusten ja lentotoiminnan sääntelyyn. Luultavasti TTS tarkastelukaudella alkaa lainvalmistelu EASAn toimivallan laajentamisesta lennonvarmistukseen ja lentopaikkojen turvallisuuteen. EASAn toimivallan laajentaminen on omiaan poistamaan kilpailun vääristymiä eurooppalaisessa ilmailussa ja takaamaan riittävän lentoturvallisuuden koko EU:n alueella. Ilmailuhallinnon tehtävät ja rooli tulevat olemaan erilaiset kuin nyt. Mikään ei kuitenkaan viittaa siihen, että Ilmailuhallinnon työ määrä väheneisi tämän kehityksen seurauksena.

Kansalliselle viranomaiselle tulevat jäämään täytäntöönpanotehtävät, mm. tarkempien normien voimaansaattaminen, toimilupien ja hyväksyntöjen antaminen, valvonta, neuvonta, sekä yhteisölainsäädännöstä tulevat yhä laajemmat ilmoitus- ja raportointi velvollisuudet. Erityisesti komission valmistelemista täytäntöönpanosäännöistä, esim. lentoliikenteen turvaamisen ja lennonvarmistuksen aloilla, seuraa kansalliselle ilmailuviranomaiselle yhä täsmällisempiä vaatimuksia siitä, miten lupa-, hyväksymis- ja valvontamenettelyt on hoidettava.

Näistä vaatimuksista seuraa tarve lisätä työntekijäresursseja ja panostaa yhä enemmän heidän ammattitaitonsa ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Osallistuminen EASAn kokouksiin ja komissiota avustaviin komiteoihin, samoin kuin tarve tehdä yhteistyötä muiden maiden kanssa tulee lisääntymään ja aiheuttaa Ilmailuhallinnolle suuret matkustuskulut.

Ympäristökysymysten painoarvo lisääntyy jatkuvasti kansallisessa ja kansainvälisessä politiikassa. EU ja eräät muut maat ovat lähestymistavoissaan eri linjoilla. Ilmailuhallinnolla on tarve kasvattaa asiantuntemusta ja panostaa vaikuttamiseen, jotta pystyisimme vähentämään ilmailun aiheuttamia, rajat ylittäviä ympäristöhaittoja.

Matkustajan oikeuksiin liittyvät viranomaistehtävät lisääntyvät uuden yhteisölainsäädännön myötä. Ilmailuhallinnon rooli matkustajan oikeuksiin liittyvissä asioissa tulee selkiintymään kansallisten ohjeiden myötä. Näkyvissä on kuitenkin jo nyt, että matkustajan oikeuksiin liittyvät, normaaliin viranomaistoimintaan kuuluvat neuvonta- ja asiantuntijatehtävät lisääntyvät. Mahdollisesti Ilmailuhallinnolle tulee myös uusia tehtäviä.

Lähtökohtaisesti liikenne- ja viestintäministeriö edustaa Suomea Euroopan unionin neuvoston kokouksissa. Ilmailuhallinto ja LVM tekevät läheistä yhteistyötä lainvalmisteluasioissa. Ilmailuhallinnon osallistuminen on tärkeää, koska LVM:n ilmailusektorin henkilöstöresurssit ovat niukat. Ilmailualan asiantuntemus tulee jatkosakin olemaan ilmailuviranomaisella.

Ilmailuhallinnon toiminnan kannalta keskeistä on täyttää ne tehtävät, jotka laissa on virastolle määrätty. Tehtävien menestyksellinen suorittaminen edellyttää riittävästi resursointia myös tulevan lainsäädännön sisältöön vaikuttamiseen. Osallistuminen lainsäädäntötyöskentelyyn on ainoa tapa vaikuttaa Ilmailuhallinnon kehittyvään ulkoiseen toimintaympäristöön. Tehokas vaikuttaminen edellyttää EU:n ja muiden kansainvälisten toimielinten tehtävien ja päätösprosessin ymmärtämistä. Tehokas ulkoinen vaikuttaminen edellyttää, että kannan muodostamisprosessi on selkeä myös Ilmailuhallinnon sisällä. Kansainvälisessä harmonisointityössä tulee tuoda suomalaisen ilmailun erityispiirteet esiin ja varmistaa, että ne tulevat jo valmisteluvaiheessa huomioon otetuiksi.

### **3.2. Kaupallisen lentoliikenteen kasvu**

Suhdanteilla on merkittävä vaikutus ilmailutoimintaan. Kaupallisen lentoliikenteen muutokset seuraavat maailmantalouden muutoksia. Lentoliikenteen volyymin arvioidaan kasvavan noususuhdanteen aikana noin kaksi kertaa muuta kansantaloutta nopeammin. Hyvien suhdanteiden aikaan liikenne kasvaa vuositasolla 5-10 prosenttia. Näinä vuosina Ilmailuhallinnon matkustajamaksupohjainen rahoitus voisi kehittyä suotuisasti. Vastaavasti laskusuhdanteen aikana rahoitusvarat vähenevät liikenteen vähentyessä kansantaloutta nopeammin. Vähentymisen voi aiheuttaa esimerkiksi öljyn ja lentopetrolin merkittävä hinnannousu, vaarallisen kulkutaudin leviäminen, sota tai muu kriisi.

Lentoliikennemarkkinat ovat vähitellen vapautumassa EU:n ja USA:n ulkopuolella. Esim. Intia ja Kiina ovat avaamassa kansainväliset reittinsä uusille yhtiöille. Tehdyt lentoliikennesopimukset ovat yhä liberaalimpia kautta maailman. Markkinoiden vapautuminen on lentoliikenteen globalisoitumisen edellytys. Lentokonetyppejä ja viikkovuoroja koskevia kapasiteettirajoituksia väljennetään tai niistä luovutaan. Perinteiset *flag carrier* -lentoyhtiöt menettävät vähitellen määrään markkina-asemansa. Onnistuneella strategialla pienikin lentoyhtiö voi kasvaa omaan kotimarkkinaan nähden isoksi yhtiöksi. Halpalentoyhtiöt ovat onnistuneet valtaamaan tilaa markkinoilla ja näyttä siltä, että halpalentosegmentti on tullut jäädäkseen.

Suurimman suomalaisen lentoyhtiön Finnair Oyj:n hyvä kasvu viime vuosina perustuu Aasia -trendin onnistuneeseen hyödyntämiseen. Tällä hetkellä yhtiö hyötyy maailman talouden suotuisasta kehityksestä sekä yhtiöiden keskinäisessä kilpailussa Helsinki-Vantaan lentoaseman hyvästä maantieteellisestä sijainnista vaihtoasemana ja lyhyemmistä lentoajoista Euroopasta Kaakkois-Aasiaan. Yhtiö saattaa kustannuspaineessaan siirtää toimintoja virolaiseen tytäryhtiönsä Aero Airlines AS:een. Tämä voi vähentää Ilmailuhallinnon työtä, jolleivät Viron vähäiset viranomaisresurssit muuta asiaa.

Ilmailuhallinnolle kasvavat liikennemäärät asettavat uusia vaatimuksia. Ilmailuviranomaisen työmäärä ja työtehtävien monipuolisuus lisääntyvät. Ulkomaiset konseptit lisääntyvät kaikilla Ilmailuhallinnon osastoilla. Lentoliikennesopimusten hallinnoiminen sekä uusien kohteiden kanssa tehtävien uusien sopimusten ja sopimusmuutosten valmistelut työllistävät. Resurssihallinnan tähtäin täytyy asettaa lähintä kolmivuotiskautta pidemmäksi ajaksi. Lähtökohdaksi on otettava se, että liikenteen voimakas kasvu jatkuu Suomessa, koska Ilmailuhallinnon suurimmat asiakkaat ovat parhaillaan tekemässä merkittäviä investointeja.

Ilmailulaitos Finavia investoi isoon terminaalilaajennukseen Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Lisäksi se on mukana rakennuttamassa tai suunnittelemassa useita oheistoimintaprojekteja kuten pysäköintitaloa, hotellia ja World Trade Centeriä. Finnair Oyj kasvattaa laajarunkokalustoansa ja hankkii myös uusia Embraer 170 ja 190 -lentokoneita. Finnish Commuter Airlines Oy on hankkimassa uusia ATR 42 ja 72 -lentokoneita. Samoin Blue1 on hankkimassa käyttöönsä MD-90 -lentokoneita. Kaluston lisääntyminen ja muuttuminen lisää valvonnan tarvetta.

Suomeen, lähinnä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja Lappiin liikennöivien lentoyhtiöiden määrä kasvaa koko ajan lisääntyvän lomamatkustuksen myötä. Myös lentoyhtiöiden määrän kasvu tuo lisää työtehtäviä. Reittikohteiden lukumääräkin kasvaa tasaisesti. Finnair Oyj:n lisäksi Blue1 Oy on kasvattanut kansainvälistä reittiverkostoaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön Ilmailuhallinnolle asettama tavoite on kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien vähentyminen liikenteen kasvusta huolimatta, mikä edellyttää Ilmailuhallinnolta tulosvastuujattelua. Tämä on haaste koska Ilmailuhallinnon on vaikeaa vaikuttaa yksittäisiin tapahtumiin. Kuolemaan johtaneet lentoonnettomuudet ovat varsinkin kaupallisessa lentotoiminnassa kuitenkin niin harvinaisia, että yksittäisten onnettomuuksien perusteella on vaikea tehdä tilastollisesti merkittäviä johtopäätöksiä. Onnettomuustilastojen lisäksi tuleekin turvallisuuden kehittymistä arvioitaessa kiinnittää huomiota moniin muihin asioihin. Näitä ovat esimerkiksi poikkeamien ja vaaratilanteiden määrät ja luonne, normiston taso ja erilaisten auditointiraporttien tulokset.

### **3.3. Yleisilmailun sääntelyn uusiminen**

Ilma-alusten tyyppihyväksyntä siirtyi kansallisilta viranomaisilta EASAlle heti sen aloitettua toimintansa syyskuussa 2003. Tällä ei ollut suurta vaikutusta Suomen yleisilmailulle. Yhteisön ilma-alusten valmistusta koskevilla määräyksilläkään ei ollut suurta vaikutusta Suomen yleisilmailulle puuttuvan pienkonevalmistuksen takia. Ilma-alusten huoltoa koskevat määräykset julkaistiin myös jo 2003. Yleisilmailun osalta niitä sovelletaan ilmailuhallinnon määräämän yhteisöasetuksen mahdollistaman maksimisiirtymäkauden jälkeen syyskuusta 2008 alkaen.

Huoltotoimintamääräykset herättivät heti tuoreeltaan arvostelua. Sen vuoksi niihin valmistellaan parhaillaan muutoksia, jotta ne saataisiin paremmin yleisilmailun tarpeita vastaaviksi. Ei vielä tiedetä, minkälaisina määräykset tulevat yleisilmailua koskemaan. Uuteen määräysjärjestelmään siirtyminen tulee olemaan erittäin suuri haaste, koska yhteisölainsäädännön lopullinen sisältö selvinnee vasta viime hetkellä. Uusiin määräyksiin voidaan lähes varmasti ennakoida kuuluvan uutena elementtinä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot. Yleisilmailussa tarvittavien lupien ja hyväksyntöjen määrän voidaan ennakoida kasvavan suuresti.

Lentotoiminnan ja ohjaajien lupakirjojen sääntely siirtyy yhteisön lainsäädäntövaltaan asteittain. Kaupallista ilmakuljetusta lentokoneilla säätelevä EU-OPS 1 tulee voimaan vuoden 2008 aikana. Lisäksi on meneillään EASAn toimivallan laajentaminen lentotoimintaan, -koulutukseen ja ohjaajan lupakirjoihin.

Suuri osa harrasteilmailussa käytettävistä keveistä ilma-aluksista ei kuulu ainakaan lähitulevaisuudessa yhteisölainsäädännön soveltamisalaan. Vuoden 2006 alussa voimaan tullut uusi ilmailulaki edellyttää muutoksia suureen määrään ilmailumääräyksiä. Harrasteilmailun valvontatehtäviä pyritään aktiivisesti siirtämään Suomen Ilmailuliitto ry:n hoidettavaksi. Harrasteilmailussa Ilmailuhallinnon tavoitteena on hyvään turvallisuustasoon vaikuttaminen.

### **3.4. Henkilöstöpolitiikan haasteet**

Ilmailuhallinnon tärkein resurssi on sen henkilöstö. Viraston työ kiteytyy asiantuntemukseen. Kannustavan työympäristön luominen henkilöstölle tulee olemaan ensisijaisen tärkeää tavoitteiden saavuttamiseksi. Hyvä työympäristö takaa henkilöstön tehokkaan, turvallisen ja asiakasläheisen suhtautumisen työtehtäviin. Hyvällä työympäristöllä ja kilpailukykyisellä palkkaustasolla pystymme kilpailemaan muiden toimijoiden kanssa ilmailun ammattilaisista. Ilmailuhallinnon tulee panostaa henkilöstön hyvinvointiin ja työssä jaksamiseen.

Osaamisen kehittämiseksi Ilmailuhallinto kannustaa henkilöstöä jatkokoulutukseen, ylläpitokoulutukseen ja kansainväliseen yhteistyöhön. Ilmailuhallinto suosii henkilöstön työskentelyä kansainvälisissä organisaatioissa ja ilmailualan yrityksissä osana urakehitystä. Henkilöstön liikkuvuutta Ilmailuhallinnon ja muiden organisaatioiden välillä ei pidä nähdä ongelmana vaan haasteena ja tietoa välittävänä prosessina. Henkilö vie tai tuo aina mukanaan tärkeää asiantuntemusta, jota voi hyödyntää uudessa organisaatiossa. Ilmailuhallinnon sisäistä koulutusta ja työhön perehdyttämistä kehitetään. Jotta toimiva urakierto olisi mahdollista, tulee Ilmailuhallinnon kyetä olemaan palkkauksen ja työehtojen osalta kilpailukykyinen verrattuna ilmailualan yrityksiin.

Vuosina 2008–2011 ilmailualalta kuten muilta aloilta lähtee eläkkeelle suuri määrä suuriin ikäluokkiin kuuluvia työntekijöitä. Lähitulevaisuudessa saattaa syntyä puute osaavista työntekijöistä, niin ilmailun kuin hallinnon asiantuntijoista.

Ilmailuhallinto tulee tekemään yhteistyötä muiden ilmailualalla toimivien organisaatioiden ja koulutuslaitosten kanssa. Tavoitteena on varmistaa, että Suomesta löytyy riittävästi ilmailuasiantuntijoita tulevaisuuden tarpeita varten. Uutta sukupolvea pyritään informoimaan ilmailualan tarjoamista mahdollisuuksista ja työskentelystä Ilmailuhallinnossa.

## 4. Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma 2008 - 2011

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 2008 - 2011 seuraavat strategiset päämäärät:

1. Ilmailun turvallisuuden parantaminen
2. Hyvä palvelu
3. Kustannustehokkuus
4. Ammattitaitoinen ja pätevä henkilöstö
5. Suomalaisen ilmailun ominaispiirteet huomioonottava ulkoinen vaikuttaminen
6. Neuvonnan ja viestinnän kehittäminen

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 2008–2011 sekä Balanced Scorecardin mukaiset näkökulmat, kriittiset menestystekijät, toimenpiteet, vastuut (joita ei ole merkitty tähän TTS:ään) ja tavoitetasot. Tavoitetasot on esitetty tässä vain vuosina, jolloin toimenpidettä tehdään tai jolloin sen tulee olla valmis. Osastokohtaiset toimintasuunnitelmat on esitetty tiivistetysti tekstissä.

Vaikuttavuus					
Kriittiset menestystekijät	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2008	2009	2010	2011
Valvonnan järjestelmällisyys	Valvontastrategian täytäntöönpano ja toimivuuden arviointi	X	X		
	Raportointijärjestelmää hyödyntävän analyysityön käynnistäminen	X	X		
Normiston selkeys	Kansallisen ja harrasteilmailua koskevan normiston uudistaminen	X	X	X	
Hallittu vaikuttaminen	Aktiivinen yhteistyö ulkomaisten ja kotimaisten viranomaisten ja merkittävien järjestöjen kanssa. Tämä sisältää mm.	X	X	X	X
	- projektien priorisointi	X			
	- luodaan prosessi kokonaisuuden hallitsemiseksi	X			
Viestintä ja neuvonta	Verkkosivujen kehittäminen	X	X	X	X
	Viestinnän ja neuvonnan aktiivisuuden parantaminen	X	X	X	X
	Järjestelmällinen sidosryhmäyhteistyö, mm.	X	X	X	X
	- koulutus/infotilaisuudet				
	- tehostettu yhteydenpito				

Asiakkaat					
	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2008	2009	2010	2011
Hyvän hallinnon toteuttaminen	Sähköisen asiointin kehittäminen, mm.	X	X	X	X
	- asiakkaan kannalta				
	- sisäiset toimintatavat				
	Verkkosivujen kehittäminen	X	X	X	X
	Sähköisen asiointitarpeen kartoittaminen ja kehittäminen	X	X	X	
	Dokumenttien ja päätösten standardisointikartoitus	X			
Asiakaspalautteen käsittelyn systematisoiminen (kartoitus), seuranta ja tilastointi		X	X	X	
Sidosryhmien tiedontarpeen kartoittaminen	X	X	X		
Kyky tuottaa oikeat palvelut ml. uudet palvelutarpeet	Pienilmailun palvelukonseptin kehittäminen	X	X	X	

Prosessit ja talous					
	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2008	2009	2010	2011
Kustannustehokkuus	Sisäisen organisaatorakenteen tarkistaminen ja arviointi <ul style="list-style-type: none"> <li>• delegointi</li> <li>• organisaatorakenteen ja tehtävajaon tarkistaminen, mm. <ul style="list-style-type: none"> <li>• tutkitaan mahdollisuudet käyttää yleishenkilöstöä</li> <li>• tutkitaan mahdollisuudet "esikuntaan"</li> <li>• tutkitaan mahdollisuudet käyttää ostopalveluita erikoisasiantuntijatehtävissä/toimintojen ulkoistamiseen</li> </ul> </li> </ul>		X		
	Prosessien jatkuva parantaminen	X	X	X	X
Tarpeita vastaavat tietojärjestelmät	- Ilma-alusrekisteri (LEKO)	X	X	X	X
	- Lupakirjarekisteri (LUKI)	X	X	X	X
	- Sähköinen asiointin suunnittelu (extranet)	X	X		
	- Asiakasyhteystietorekisteri	X			
	- Intranet ja Internet	X	X	X	X
	- Auditointien hallintajärjestelmä	X	X	X	X
	- Teoriatenttijärjestelmä	X	X		
- Vista ja Office 2007 projekti/työasem.	X				
Kehittyvä, toimiva toimintajärjestelmä	Prosessien jatkuva parantaminen	X	X	X	X
Rahoituksen ja resurssien turvaaminen	Huolehdittava viraston riittävästä rahoituksesta tehtävien lisääntyessä.	x	x	x	x

Henkilöstön osaaminen ja hyvinvointi					
Kriittiset menestystekijät	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2008	2009	2010	2011
Toimiva henkilöstöpolitiikka	Palkkausjärjestelmän uudistaminen	X			
	Erikoisryhmien mahdolliset erityisehdot	X			
	Järjestelmällinen henkilöstösuunnittelu - Rekrytointien priorisointi IH:n kannalta tärkeämpiin tehtäviin	X	X	X	X
	Palkitsemisjärjestelmän kehittäminen	X	X		
	Sisäisen tiedonkulun parantaminen, mm. - Henkilöstötilaisuudet - Avoimien ovien tilaisuudet	X	X		
Henkilöstön osaaminen	Ilmailuhallinnon osaamisen johtamisen järjestelmän kehittäminen, mm. - Ilmailuhallinnon "yleisten osaamisten" ja esimiesosaamisten määrittely - luodaan menettelytavat osaamisen siirtämiseen (mentorointiin)	X	X	X	
	Esimiesvalmennuksen suunnittelu ja aloittaminen	X	X	X	

## 5. Ilmailuhallinnon osastojen toimintasuunnitelmat

### 5.1. Lentokelpoisuus

#### 5.1.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät

Lentokelpoisuusosasto jakautuu kolmeen yksikköön: ilmailuvälineet, huoltotoiminta ja harrasteilmailu.

Lentokelpoisuusosasto huolehtii ilma-alusten lentokelpoisuuteen, valmistukseen, suunnitteluun, päästöihin ja huoltotoimintaan liittyvistä luvista ja valvonnasta sekä osallistuu määräysten ja kannanottojen valmisteluun omalla toimialallaan. Lukuun ottamatta harrasteilmailun lupakirjoja ja koulutuslupia, lentokelpoisuusosasto huolehtii myös harrasteilmailun luvista ja valvonnasta sekä osallistuu harrasteilmailuun liittyvien määräysten ja kannanottojen valmisteluun.

Osasto avustaa Euroopan lentoturvallisuusvirastoa (EASA) muutostyösuunnitelmien ja suunnitteluorganisaatioiden hyväksyntäkäsittelyssä.

#### 5.1.2. Toimintaympäristön muutokset

Ilma-alusten tyyppihyväksyntä siirtyi kansallisilta viranomaisilta EASAlle heti sen aloitettua toimintansa syyskuussa 2003. EASAn antama tyyppihyväksyntä käy selälaisenaan kaikissa EU:n jäsenvaltioissa. Käytännössä muutoksella ei ole ollut suurta vaikutusta suomalaiseen ilmailuun lukuun ottamatta sitä, että myös ilma-alusten muutostöiden ja korjausten suunnittelulle sekä suunnitteluorganisaatioille haetaan hyväksyntää EASAlta Ilmailuhallinnon sijaan.

Ilmailuvälineiden valmistusta koskevat EU:n säännökset tulivat voimaan syyskuussa 2003, mutta uusienkin säännösten mukaisia hyväksyntöjä haetaan Suomessa Ilmailuhallinnolta.

Ilma-alusten huoltoa koskevat EU:n säännökset tulivat voimaan marraskuussa 2003. Tietyiltä osiltaan ja tiettyjen ilma-alusryhmien osalta niiden noudattaminen tulee Suomessa pakolliseksi vasta Ilmailuhallinnon määräämien siirtymäaikojen jälkeen niin, että uudet säännökset ovat kaikki osin voimassa syyskuussa 2008. Niitä saa kuitenkin alkaa noudattaa kansallisten määräysten sijaan jo aiemmin. Huolto- toimintasäännösten mukaisia hyväksyntöjä haetaan Suomessa Ilmailuhallinnolta.

Kaupalliseen ilmakuljetukseen käytettävien ilma-alusten osalta uusien säännösten mukaiseen käytäntöön on siirrytty täysin jo ennen vuoden 2008 alkua. Ilmailuhallinnon tekemien katsastusten sijaan hyväksytyt lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot tarkastavat ilma-alusten lentokelpoisuuden määrääjoin. Ilmailuhallinto tekee kuitenkin ilma-alusten maahantuontiin liittyviä ja otantaan perustuvia lentokelpoisuuden tarkastuksia jatkossakin.

Huoltotoimintaa koskeviin EU-säännöksiin valmistellaan parhaillaan muutoksia, jotta ne saataisiin paremmin yleisilmailun tarpeita vastaaviksi. Ei vielä tiedetä, millä tavalla säännökset tulevat yleisilmailua koskemaan. Voidaan kuitenkin arvioida, että tietyt peruselementit eivät muutu: omistajan tai käyttäjän vastuu ilma-aluksen lentokelpoisuudesta, ilma-aluksen huolto hyväksytyt huolto-ohjelman mukaisesti tyyppihyväksynnän haltijan huolto-ohjeisiin perustuen ja hyväksytyt osia käyttäen, hyväksytyt huoltajat ja hyväksytyt lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot. Viimeksi mainitut ovat yleisilmailussa täysin uusia.

Huoltotoimintaan liittyvien hyväksyntöjen määrä kasvaa suuresti. Lisäksi kuluu väistämättä aikaa, ennen kuin uudet säännökset käyvät yksityisille ilmailijoille tu

tuiksi ja asioiden hoito siten sujuvammaksi. Säännösten muutosta odoteltaessa on vaikeaa motivoida yleisilmailun toimijoita hankkimaan tarvittavat hyväksynnät hyvissä ajoin. Ilmailuhallinnon työmäärään odotetaan siis kasvavan ja suurena vaarana on hakemusten ruuhkautuminen loppuvuodelle 2008. Ilma-alusten lentokelpoisuustodistuksetkin on vaihdettava EASAn mallin mukaisiin todistuksiin.

Uudet säännökset sisältävät haasteiden vastapainona myös mahdollisuuksia myöhemmin tulevaisuudessa. Ilma-alusten lentokelpoisuuden valvonnassa siirrytään 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.

Kaikki ilma-alukset eivät kuulu EU:n sääntelyn piiriin, muun muassa valtion ilma-alukset tai tutkimustoiminnassa käytettävät mittauslentokoneet. Suuri osa harrasteilmailussa käytettävistä ilma-aluksista ei myöskään kuulu ainakaan lähitulevaisuudessa EU:n sääntelyn piiriin. Näiden seikkojen vuoksi EU:n säännösten lisäksi tarvitaan rinnakkaiset kansalliset määräykset. Näiltä osin vuoden 2006 alussa voimaan tullut uusi ilmailulaki edellyttää muutoksia erittäin suureen määrään ilmailumääräyksiä.

Ilmailualaa uhkaa lähitulevaisuudessa pula huoltohenkilöstöstä suurten ikäluokkien jäädessä eläkkeelle, sillä uutta henkilöstöä ei saada nykyisen tiedon valossa 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.

### 5.1.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma

Voidaan olettaa, että ilmailuvälineiden suunnitteluun ja valmistukseen liittyvät toiminnot ja prosessit ovat meneillään olevan kehittämisvaiheen jälkeen vakiintuneet vuoden 2008 alkuun mennessä. Päätoimintoja ovat (1) EASAn avustaminen muutostöiden suunnitelmien tarkastamisessa ja suunnitteluorganisaatioiden valvonnassa samassa mitassa kuin nykyisin; toimintaa ei ole syytä laajentaa, koska EASA pyrkii ajan myötä ottamaan yhä suuremman osan kyseessä olevista tehtävistä itselleen, (2) muutostöiden hyväksyntä niihin ilma-aluksiin, joita EASAn vaatimukset eivät koske; tästä syystä Ilmailuhallinnon on pidettävä yllä myös omia resurssejaan käsitellä ilmailuvälineiden suunnitteluun liittyviä kysymyksiä, (3) tuotantoorganisaatioiden systemaattinen valvonta ja (4) ilma-alusten maahantuontiin liittyvät tarkastukset.

Kaupalliseen ilmakuljetukseen käytettävien ilma-alusten huoltotoiminnan valvonta on pitkälti vakiintunut jo nyt. Vuodesta 2008 eteenpäin painopisteinä ovat (1) huoltoorganisaatioiden ja (2) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden systemaattinen valvonta sekä (3) ilma-alusten lentokelpoisuuden otantatarkastukset. Myös viimeksi mainitut tarkastukset tehdään systemaattisen tarkastusohjelman mukaisesti.

Vuoden 2008 puolivälistä eteenpäin yleisilmailun huoltotoiminnan valvonnasta odotetaan Ilmailuhallinnolle kuormitushuippua uusien säännösten tullessa voimaan. Jos markkinoille ei ole syntynyt riittävästi lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita hallinnoimaan ilma-alusten lentokelpoisuutta ja niiden huolto-ohjelmia, ongelma kasautuu Ilmailuhallinnon käsiin. Huolto-ohjelmien hyväksyntöjen määrän odotetaan kasvavan kymmenkertaiseksi nykyiseen verrattuna. Tilanteen vakiintumiseen saattaa kulua useita vuosia ennen kuin markkinat alkavat toimia.

Tämä on erittäin suuri haaste, sillä moni osaston nykyisestä henkilöstöstä voi jäädä eläkkeelle juuri näinä vuosina. Siten on tärkeää luoda ja ylläpitää sellaiset työolosuhteet ja prosessit, että henkilöstö jaksaa selvitä ruuhkahuipusta. Uusien henkilöiden rekrytoinnin ohella on tärkeää pitää huolta nykyisestä henkilöstöstä ja henkilöstön osaamisesta.

Tärkeää on myös saada ajoissa käyttöön toimivat tietotekniset järjestelmät ja työkalut valvonnan systemaattisuuden takaamiseksi ja ennen kaikkea ennakoitavissa olevan kuormitushuipun hallitsemiseksi.

Edellä mainituista syistä yleisilmailun uuden palvelukonseptin luominen on toiminnan selkeä painopiste vuonna 2008 ja siitä eteenpäin. Koska uusien EU-säännösten sisällön ja niiden tulkintaohjeiden vahvistaminen tapahtunee hyvin myöhäisessä vaiheessa, suurinta osaa tästä työstä ei voida tehdä ennakkoon. Oli säännösten sisältö mikä hyvänsä, viestinnän ja neuvonnan keinoin on pyrittävä tekemään niiden noudattaminen yksityisille ilmailijoille mahdollisimman selkeäksi ja helpoksi. On kuitenkin pidettävä kirkkaana mielessä, ettei Ilmailuhallinto saa ottaa tehtäväkseen hyväksytyille organisaatioille ja markkinoille kuuluvia tehtäviä, esimerkiksi lentokelpoisuuden määräaikaisia tarkastuksia, vaikka painetta voidaan ennakoida kasaantuvan.

Harrasteilmailun palvelukonseptia on myös jatkuvasti kehitettävä. 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.

Ilmailuhallinto pitää EASAn harjoittamaa standardisointitoimintaa sekä yhteistyötä EASAn kanssa ensisijaisen tärkeänä. Lentokelpoisuusosaston edustajia pyritään antamaan standardisointitehtäviin mahdollisuuksien mukaan.

## **5.2. Lentotoiminta ja lupakirjat**

### **5.2.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät**

Lentotoiminta- ja lupakirjat -osastossa on kaksi toimistoa Lentotoiminta -toimisto ja Koulutus- ja lupakirjat -toimisto sekä erillinen Ilmailulääketieteen yksikkö.

Osaston tehtävät ovat:

1. Lentotoimintaa, koulutusta ja lupakirjoja koskevien kansallisten ilmailumääräysten ja tiedotusten valmistelu sekä osallistuminen kansainvälisten (ICAO/JAA/EASA/EU) säännösten valmisteluun sekä lausuntojen ja soveltamisohjeiden antaminen näistä säännöksistä;
2. Ilmailuyritysten ja koulutusorganisaatioiden toimintaedellytysten (toiminta-, koulutus- ja laatukäsikirjat, organisaatiot, toimitilat sekä kalusto ja laitteet) tarkastaminen ja hyväksyminen;
3. Ilmailuyritysten ja koulutusorganisaatioiden toimilupien, erityislupien, lentomenetelmien, lentotyölupien sekä lentonäytös- ja kilpailulupien myöntäminen ja hyväksynnät;
4. Lupakirjojen, kelpuutusten ja valtuutusten myöntäminen ja uudelleenkirjoittaminen (uudistaminen), teoria- ja lentokokeiden ja tarkastuslentojen pitäminen sekä tarkastuslentäjien kouluttaminen ja valtuuttaminen sekä toiminnan valvonta;
5. Lääketieteellisten kelpoisuustodistusten myöntäminen ja uudelleenkirjoittaminen (uudistaminen), tarkastavien ilmailulääkäreiden koulutus ja valtuuttaminen sekä toiminnan valvonta;
6. Ilmailutoiminnan valvonta, suomalaisten ilmailuyritysten ja koulutusorganisaatioiden toiminnantarkastukset sekä kolmansien maiden lentoyritysten asematasotarkastukset;
7. Ilmailurikkomusten tutkinta ja selvitykset; ja
8. Ilmailuyritysten ja yhteisöjen henkilöstön lentoturvallisuuskoulutus sekä informoiminen ilmailusäännöksistä.

### **5.2.2. Toimintaympäristön muutokset**

Seuraavan viiden vuoden aikana (TTS -kaudella 2008–2011) lentotoimintaa, lentokoulutusta ja lupakirjoja koskeva sääntely todennäköisesti siirtyy kokonaan EU:n toimivaltaan. Tällä hetkellä EU:n ja EASAn säännösvalmistelu on samanaikaisesti käynnissä kahdella rintamalla:

- EU OPS 1 ja
- EU:n lentotoimintaa ja lupakirjoja koskevat keskeiset vaatimukset sekä voimaansaattamista koskevat tarkemmat vaatimukset.

#### **EU OPS 1 ja kaupallisessa ilmaliikenteessä mahdollisesti tapahtuvat muutokset**

Nykyiset yhteiseurooppalaiset JAR-OPS 1 -vaatimukset korvaava EU:n neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteeksi III tuleva lentokoneilla tapahtuvaa kaupallista ilmaliikennettä koskeva EU OPS 1 julkaistaneen viimeisteltyinä vielä vuoden 2006 aikana ja tulee voimaan 18 kuukauden kuluessa julkaisusta.

Vaikkakin EU OPS 1 on pääosin yhdenmukainen kansallisilla säännöksillä voimaansaattettujen nykyisten JAR-OPS 1 -vaatimusten kanssa, annetaan EU OPS 1:n osassa Q ensimmäisen kerran EU:n yhteiset lentomiehien jäsenten lento- ja työaika-rajauksia ja lepoaika koskevat vähimmäisvaatimukset. Samalla, kun nämä yhtenäistävät EU -jäsenvaltioiden vaatimuksia, tuovat eräitä tiukennuksia nykyisiin vaatimuksiin ja aiheuttavat lisätyötä lentoyrityksille ja niiden toimintakäsikirjojen hyväksynnästä vastaaville ilmailuviranomaisille, eli käytännössä Ilmailuhallinnon Lentotoiminta ja lupakirjat -osastolle.

Viimeistään EU OPS 1:n voimaantullessa joutuvat myös suomalaiset pienillä yksimoottorisilla lentokoneilla ja vesilentokoneilla toimivat ansiolentoyritykset siirtymään yhteiseurooppalaisiin lentotoimintavaatimuksiin ja laatimaan toimintansa menettelytavat määrittelevät toimintakäsikirjat. Tämä tulee olemaan suuri työ erityisesti näille pienyrityksille itselleen, mutta myös käsikirjojen tarkastuksesta ja hyväksynnästä vastaavalle Lentotoiminta ja lupakirjat -osastolle. Todennäköistä on, että tässä vaiheessa eräät pienlentoyritykset lopettavat lentotoimintansa tai siirtyvät pelkästään lentotyötä tekeviksi yrityksiksi.

Kaupallisen ilmaliikenteen kotimaisia ja maailmanlaajuisia toimintaedellytyksiä koskevien muutosten arviointi on vaikeaa, koska maailmanlaajuiset kriisit (sodat, luonnonkatastrofit, pandemiat, polttoaineiden saatavuus yms.) voivat aiheuttaa merkittäviä mullistuksia ilmailun toimintaedellytyksiin. Polttoaineiden hinnan kohoaminen on jo nyt johtanut siihen, että lentoyritykset uusivat lentokalustoaan polttoainetaloudellisemmaksi. Tämä merkitsee uusien lentokonetyyppien hyväksymisiä lentotoimintalupiin, toiminta- ja koulutuskäsikirjojen muutosten sekä tyyppikoulutuksen hyväksymisiä ja lupakirja- ja kelpuutusmuutoksia jne.

Kiristynyt kilpailu voi myös johtaa "ulosliputukseen" eli siihen, että suomalaiset lentoyhtiöt siirtävät toimintojaan tai lentokalustoaan toisiin EU-valtioihin. Samoin on mahdollista, että lentoyritykset enenevässä määrin ulkoistavat toimintojaan sekä turvautuvat erilaisiin leasing -järjestelyihin. Nämä muutostrendit tulevat lisäämään valvontaviranomaisten tehtäviä, jotta voidaan varmistua toiminnan turvallisuudesta.

Samoin ympäristölainsäädännön muutoksista ja ympäristön asujaimiston vaatimuksista ilmailulle aiheutuvien muutosten vaikutuksen arviointi on vaikeaa. Ilmaliikenteen melun ja päästöjen aiheuttamien valitusten vuoksi ilmaliikenteelle on viime vuosina asetettu ja ilmeisesti edelleen asetettaneen uusia tiukkoja vaatimuksia ja rajoituksia, jotta merkitsevät lisää kustannuksia lentoyrityksille ja lentopaikkojen pitäjille. Ilmailuhallinto joutuu todennäköisesti kasvavan valituspaineen alaiseksi ja tutkimaan lentoyrityksiin ja yksittäisiin lentäjiin kohdistuneita meluvalituksia ja lentomenetelmärikkomuksia.

### **Kaupallinen helikopterilentotoiminta sekä kiireelliset lääkintälennot (HEMS)**

EU ei ole vielä aloittanut työtä kaupallista helikopterilentotoimintaa koskevien JAR-OPS 3 -vaatimusten julkaisemiseksi yhteisölainsäädännössä. Kaupallista helikopteritoimintaa koskevat normit tullaan julkaisemaan komission asetuksena liittyen käynnissä olevaan lentotoimintaa ja lupakirjoja koskevien säännösten siirtämiseen EU:n sääntelyn piiriin. Komission asetuksen valmistelu EASAn johdolla on lähiaikoina alkamassa ja tulee vaatimaan myös Lentotoiminta ja lupakirjat -osaston voimavaroja, jotta voidaan vaikuttaa tulevien vaatimusten sisältöön.

Nykyisten JAR-OPS 3 -vaatimusten mukaisesti tapahtuvat kiireelliset lääkintähelikopterilennot (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS) ovat olleet viime vuosina voimakkaassa käymistilassa. JAR-OPS 3:n HEMS -helikopterikaluston suoritusarvoja koskevat tiukemmat vaatimukset tulivat voimaan 1.1.2005 ja edelleen erällä HEMS -lentoyrityksillä on ollut vaikeuksia niiden täysimääräisessä toteuttamisessa.

Sisäministeriön asettama työryhmä on tutkinut HEMS -lentotoiminnan taloudellisten edellytysten ja tuen järjeistämistä ja tämän työn tuloksena HEMS -toiminta tulisi saada TTS -kaudella 2008–2011 vakiintumaan.

## **EU:n/EASAn Lentotoiminta-, koulutus- ja lupakirjavaatimukset**

EU:ssa käsitellään parhaillaan muutosta EU:n parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1592/2002 siten, että lentotoimintaa ja lentäjien koulutusta ja lupakirjoja koskeva sääntely tulee EU:n/EASAn toimivaltaan. Lentotoimintaa ja lupakirjoja koskevat keskeiset vaatimukset tulevat asetuksen N:o 1592/2002 uusiksi liitteiksi.

Samanaikaisesti EASAn työryhmät ovat valmistelemassa em. keskeisten vaatimusten toteuttamiseen tarvittavia toimeenpanosäännöksiä, jotka korvaavat aikanaan vastaavat kansalliset lentotoimintaa, koulutusta ja lupakirjoja koskevat säännökset (mm. useat ilmailumääräykset OPS, PEL ja TRG -ryhmissä sekä JAR-OPS, JAR-FCL -vaatimukset).

Mikäli nämä uudet säännökset perustuvat nykyisiin yhteiseurooppalaisiin JAA:n kehitämiin säännöksiin (ollon pitkälle identtisiä JAR-OPS 1 ja 3 ja JAR-FCL 1, 2, 3 ja 4 -säännösten sekä aiemmin valmisteltujen JAR-OPS 0, 2 ja 4 -säännösluonnosten kanssa), ei uusien EASAn säännösten käyttöönotossa olisi merkittäviä ongelmia. Sellaisena kuin lausunnolla ollut EASAn työryhmän MDM-032 esitys NPA 14/2006 säännösmuutoksiksi näyttää, EASAn työryhmän esitys toteutuessaan merkitsisi mullistavia muutoksia erityisesti kevyemmän, yksityislentotoimintana tapahtuvan yleisilmailun lentotoimintaa ja lentäjien koulutusta, lupakirjoja ja lääketieteellistä kelpoisuutta koskeviin vaatimuksiin.

Jos nämä EASAn työryhmän MDM-032 esitykset toteutuvat, se merkitsee TTS -kaudella 2008–2011 mittavia muutoksia nykyiseen ilmailun peruskoulutusjärjestelmään sekä nykyisen Ilmailuhallinnon lupakirjajärjestelmän rinnalle toista harrastelijan lupakirjajärjestelmää. Lupakirja olisi tasoltaan merkittävästi alemman-tasoinen kuin nykyinen yksityislentäjän lupakirja, jopa alle ICAOn Annex 1:n standardien asettamien perusvaatimusten. Harrasteilmailijoiden järjestöjen pyrkimyksenä on lisäksi, että tämän lupakirjan myöntäisi viranomaisen valtuuttama arviointilaitos tai hyväksyntäelin esimerkiksi harrastajajärjestö itse. Suomen pienillä harrastajamäärillä tämä erillinen lupakirjajärjestelmä voisi kuitenkin olla lentäjälle nykyistä selvästi kalliimpi.

## **ICAO:n uudet lentäjien ja lennonjohtajien kielitaitotasoa koskevat vaatimukset**

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO julkaisi 27.11.2003 kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen I (ICAO Annex 1) muutoksen 164. Tämä Annex 1 kohdan 1.2.9. muutos edellyttää, että 5.3.2008 alkaen kaikkien moottorilentokoneiden ja helikoptereiden lentäjien sekä lennonjohtajien ja lennontiedottajien ao. alueen radiopuhelinliikenteessä käytettävä kielitaito on testattava ja sen jälkeen uudelleen 3 - 6 vuoden määräajoin ja että tästä kielitaidosta tehdään merkintä asiomaisten ilmailulupakirjoihin.

Tämä uusi vaatimus perustuu lukuisiin maailmalla tapahtuneisiin kommunikaatio- ja kieli ongelmista johtuneisiin onnettomuuksiin ja vakaviin vaaratilanteisiin. Kun lentäjät ja lennonvarmistuseliimet saadaan paremmin puhumaan ja ymmärtämään yhteistä kieltä, edellä mainituista syistä johtuvat ongelmat ja onnettomuudet voidaan välttää.

Kielitaitotestausjärjestelmän rakentaminen, hyväksyminen ja käyttöönotto sekä lupakirjajärjestelmään tarvittavat muutokset ovat suuri työ ja aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia sekä Ilmailuhallinnolle, koulutusorganisaatioille että lupakirjanhaltijoille. Asiaan liittyvät ilmailusäännösten muutokset ovat parhaillaan valmisteltavana.

## **Muutokset ilmailun koulutusjärjestelmissä**

Ilmailuammattiin johtavan koulutuksen ja koulutusorganisaatioiden vaatimukset ovat EU:n lentotoimintaa, koulutusta ja lupakirjoja koskevien vaatimusten sitovuu- den ja EU:n ja EASAn jäsenvaltioissaan toteuttaman standardisointityön seurauk- sena todennäköisesti keskittymässä suuremmille koulutusorganisaatioille, koska pienillä paikallisilla koulutusorganisaatioilla ei näytä olevan riittävästi resursseja ja tietotaitoa säännösten edellyttämien toiminta-, koulutus- ja laatukäsikirjojen laati- miseen. Pienet lentokoulut ovat luopumassa ammattilentäjien koulutuksesta ja toiminta keskittyyne suuremmille ilmailuopistoille.

Samoin ilma-alusten huoltohenkilöstön koulutus tulee keskittymään suuremmille EU:n komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 vaatimukset täyttävälle oppilaitok- sille, koska useat alueelliset lentokoneasentajakoulut eivät ole pystyneet täyttä- mään em. asetuksen Osan 147 koulutusorganisaatioille ja niiden käsikirjoille aset- tamia vaatimuksia.

### **5.2.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma**

#### **Toimilupien ja hyväksyntöjen antaminen ja ilmailun valvonta**

Huolimatta siitä, että ilmailua koskeva säännösten ja normien antaminen on siirty- mässä kansallisilta ilmailuviranomaisilta EU:lle, säilyy jatkossakin ilmailuyritysten toimilupien ja hyväksyntöjen antaminen ja siihen liittyvä ilmailuorganisaatioiden toiminta-, koulutus- ja laatukäsikirjojen tarkastus ja hyväksyminen sekä ilmailuyri- tysten toiminnan valvonta ja tarkastukset kansallisella ilmailuviranomaisilla eli Suomen osalta Ilmailuhallinnolla. TTS -kaudella 2008–2011 uutena toimintana Len- totoiminta ja lupakirjat -osaston tehtäviin todennäköisesti tulee edellä mainitut harrasteilmailun arviointilaitosten tai hyväksyntäelimen (approved assessment bo- dy) sekä mahdollisten ilmailun kielitaitotestausorganisaatioiden hyväksyntä, val- tuuttaminen ja valvonta.

#### **Ammatillisen koulutuksen keskittyminen suurempiin yksiköihin**

Tulevalla TTS -kaudella 2008–2011 Lentotoiminta ja lupakirjat osaston toiminnan painopiste tulee entistä enemmän siirtymään yksityiskohtien (lentäjät, ilmailuväli- neet) tarkastuksista ilmailuorganisaatioiden toimintaedellytysten tarkastukseen ja hyväksyntään sekä organisaatioiden toiminnantarkastuksiin järjestelminä. Systemaattiset tarkastukset kohdistetaan yritysten käsikirjallisuuteen, toimintaan liitty- vään määräysten edellyttämään taltioitavaan kirjanpitoon ja erityisesti yritysten omien laadunvalvontaorganisaatioiden toimintaan ja linjaorganisaation korjaaviin toimenpiteisiin toiminnassa havaittujen puutteiden ja poikkeamien suhteen.

#### **Tarkastajien koulutus ja ammattitaidon ylläpito**

ICAO:n ja EASAn standardit edellyttävät ilmailuviranomaisen tarkastajilta määritel- tyä ammatillista peruskoulutusta ja systemaattista määräaikaista kertauskoulutus- ta sekä normiston että tarkastusmenetelmien suhteen, mutta myös sellaisen ilmai- lutoiminnan osalta, mitä ao. tarkastajan valvomat ilmailuyritykset harjoittavat. JAA:n ja EASAn standardisoimisryhmät myös suorittamissaan auditoinneissa tar- kastavat, että ilmailuviranomaisen tarkastajilla on koulutussuunnitelman ja koulu- tuskirjanpidon mukaisesti tämä koulutus hoidettu.

Erityisesti tarkastajilta edellytetty lentolupakirjojen ja kelpuutusten ylläpito (simu- laattorikoulutus ja käytännön lentotoimintaan osallistuminen, laajimmillaan liiken- nelentäjän lupakirja ja voimassa olevat liikennelentokoneiden tai helikoptereiden tyyppikelpuutukset) on erittäin kallista ja paljon työaikaa vievää toimintaa.

TTS -kaudella 2008–2011 tarkastajien ikärakenteesta ja eläkkeelle siirtymisestä johtuen edellä mainittuun uusien tarkastajien koulutukseen joudutaan käyttämään entistä enemmän varoja ja työaikaa.

### **Asematasotarkastusten määrällinen lisääminen**

EU:n komissio on 21.4.2004 antanut direktiivin N:o 2004/36/EY kolmansien maiden ilma-alusten turvallisuudesta ja 19.5.2006 asetuksen (EY) N:o 768/2006 em. direktiivin täytäntöönpanosta sekä tietojen keruusta ja vaihtamisesta.

Näiden mukaisesti kukin jäsenvaltio on velvollinen suorittamaan kolmansien maiden ilma-alusten turvallisuuteen liittyviä asematasotarkastuksia (ns. SAFA RAMP - tarkastuksia) ja ilmoittamaan tarkastusten tulokset ja havaitut puutteet EU:n yhteiseen tietopankkiin.

Näiden tietojen perusteella EU:n komissio päättää lentoyhtiöiden tai ilma-alusten mahdollisesta lentokieltoon asettamisesta EU:n alueella. Em. asetuksen mukaisesti EASA hallinnoi tätä tietopankkia.

EU:n, EASAn, JAA:n ja ECAC:n yhteisesti asettamien tavoitteiden mukaisesti jäsenvaltioiden on edelleen tehostettava tarkastustoimintaa ja lisättävä suorittamiensa SAFA RAMP -tarkastusten määrää, mikä merkitsee Ilmailuhallinnon osalta tulevilla TTS -kaudella 2008–2011 entistä enemmän resurssien osoittamista eri lentoasemilla suoritettaviin tarkastuksiin.

Kuluvalle vuodelle 2006 asetetun tavoitteen, yhteensä 111 tarkastusta, saavuttamisessa on ollut vaikeuksia riittämättömien tarkastajaresurssien vuoksi. Tavoite kuitenkin saavutettaneen vuoden loppuun mennessä.

## **5.3. Lennonvarmistus ja lentopaikat**

### **5.3.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät**

Lennonvarmistus ja lentopaikat –osasto huolehtii lennonvarmistukseen ja lentopaikkoihin sekä lentoesteisiin liittyvistä luvista ja valvonnasta. Lisäksi osasto huolehtii ilmatilan jäsentämisestä ja tilapäisiin ilmatilan varauksiin liittyvistä luvista.

Osasto huolehtii myös poikkeamailmoitusten käsittelystä, niihin liittyvästä tutkimuksesta sekä yhteistyöstä muiden viranomaisten kanssa, ottaen huomioon oikeusministeriön Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävät. Lisäksi osasto huolehtii ilmailuun liittyvistä tilastoista.

Lennonvarmistus ja lentopaikat –osasto osallistuu määräysten ja kannanottojen valmisteluun omalla toimialallaan.

### **5.3.2. Toimintaympäristön muutokset**

Lennonvarmistustoimintaa ja lentopaikkoja koskeva norminanto on keskittymässä EU-toimielimille, Euroopan yhteisöjen komissiolle ja myöhemmin mahdollisesti Euroopan lentoturvallisuusvirastolle, EASAlle. 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. Lennonvarmistuksen säädökset ja standardointi tultaneen myöhemmin liittämään EASAn toimivallan piiriin. Lisäksi lennonvarmistuksen yhteen toimivuutta Euroopan alueella tullaan kehittämään ja toteuttamaan yhteiseurooppalaisen SESAR-hankkeella. Lentoliikenteen kasvusta johtuen kansallisten ilmaliikenteen hallintapalvelun järjestelmien yhtenäistämisen on todettu olevan välttämätöntä ja tämän hankkeen avulla pyritään vastaamaan tähän haasteeseen. Myös lentopaikkoja koskeva norminanto tullaan keskittämään EU-toimielimille ja EASAn valmistelutoimenpiteet toimivallan laajentumiseksi tällä alueella onkin jo aloitettu.

Norminannon ohella keskeisiin viranomaistehtäviin kuuluu myös valvontatyö. Yhteisölainsäädännöstä johtuen valvonnan osuus tulee lisääntymään ja vastuu sen toteuttamisesta tulee olemaan kansallisella valvontaviranomaisella. Käytännössä tämä toteutetaan auditoinneilla ja tarkastuksilla. Valvontaan liittyvät vaatimukset tulevat muuttumaan yksityiskohtaisemmiksi ja mm. tarkastuksien vaaditut määrälliset arvot tulevat lyhenemään. Erityisenä esimerkkinä voi mainita valvonnan laajentamisen lennonvarmistustekniselle osa-alueelle.

Vuosittaiset auditointi- ja tarkastusohjelmat tulee toimittaa EU-toimielimille. Lisäksi viranomaistoimintojen toteutumista jäsenvaltioissa tullaan seuraamaan Komission, EASAn, Eurocontrolin ja ICAOn omilla auditointimekanismeilla. Kullakin em. organisaatiolla on ohjelmat, joilla jäsenvaltioiden viranomaisten määräysvalmistelua, lupamenettelyjä ja valvontaan liittyviä toimintoja tullaan arvioimaan.

### 5.3.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma

Normityön keskittyminen EU-toimielimille ei vähennä lennonvarmistus ja lentopaikat -osaston työmäärää. 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.

Valvontatyön lisääntymisestä johtuen valvovan viranomaisen on välttämätöntä omata riittävät resurssit, jotta tehtävät voidaan hoitaa tehokkaasti ja annettujen vaatimuksien mukaisesti. Näin ollen lennonvarmistus ja lentopaikat -osaston auditointi- ja tarkastusohjelmat vaativat merkittävää resurssointia. Mm. lennonvarmistustekninen asiantuntemus on välttämätöntä, jotta teknisiin järjestelmiin kohdistuva lisääntyvä valvonnan velvoite voidaan vaaditulla tavalla toteuttaa. Lisäksi jäsenvaltioilta odotetaan osallistumista kansainvälisiin auditointeihin antamalla asiantuntijoita tarkastusryhmien käyttöön. Tälläkin on oma vaikutuksensa resurssien käyttöön.

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 ilmoitusten määrän odotetaan kasvavan merkittävästi.

On ensiarvoisen tärkeää, että lennonvarmistus ja lentopaikat -osastolla, järjestelmän vastuutahona, on käytettävissään riittävät resurssit ilmoitusmateriaalin käsittelyyn ja tiedon hallintaan. Tämä toteutetaan yhteiseurooppalaisella ECCAIRS -tietokantajärjestelmällä, joka on otettu käyttöön. Lisäksi tärkeää on tehokas ko. tapauksiin liittyvä tiedon arviointi ja analysointi. Jatkossa on myös panostettava tästä järjestelmästä tiedottamiseen, jotta siitä saadaan paras mahdollinen hyöty lentoturvallisuuden kehittämisessä.

### 5.3.4. Just Culture

Lentoturvallisuustietojen hyödyntämisellä on hyvin keskeinen merkitys onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ennalta ehkäisemisessä ja lentoturvallisuuden kehittämiseen liittyvässä työssä. Ilmailuviranomaiset keräävät tietoa paitsi valvontatyöhönsä kuuluvan tarkastustoiminnan yhteydessä, myös erilaisten pakollisten ja vapaaehtoisten ilmoitusjärjestelmien avulla.

Ilmoitusjärjestelmien heikkoudeksi on tutkimuksissa havaittu puutteellinen ilmoitushalukkuus: lentoturvallisuustietoa jää toimittamatta asianosaisten pelätessä ilmoittamisesta aiheutuvia seurauksia. Ratkaisuna ongelmaan nähdään Just Culture-ajattelumallin levittäminen.

Just Culturen eli rehdin ilmapiiri luominen ja luottamuksen rakentaminen osapuolten välille ovat avaintekijöitä ilmoitushalukkuuden lisäämisessä. Rajojen vetäminen hyväksytyin ja toisaalta ei-toivotun menettelyn välille ja niiden mahdollisimman selkeä kuvaaminen on yksi Just Culturen peruspilareista. Asianosaisten on myös hyväksyttävä luodut pelisäännöt ja sitouduttava noudattamaan niitä.

Ilmailuhallinto haluaa edistää Just Culture-ajattelun leviämistä suomalaisen ilmailun piirissä. Eri sidosryhmiin pidetään säännönmukaisesti yhteyttä ja tietoa lentoturvallisuustyöstä pyritään levittämään mahdollisimman aktiivisesti.

## **5.4. Lentoliikenne**

### **5.4.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät**

Lentoliikenneosasto avustaa ylijohantajaa Ilmailuhallinnon kansainvälisten suhteiden hoidossa. Se toimii myös koordinaattorina Suomen ja muiden valtioiden sekä kansainvälisten järjestöjen välisessä siviili-ilmailun yhteistyössä. Lentoliikennesopimusneuvotteluissa ja valmisteluissa lentoliikenneosastolla on keskeinen rooli.

Lentoliikenneosasto koordinoi Suomen kannan valmistelun ICAOn, EU:n ja ECACin jäsenvaltioille lähettämiin lausuntopyyntöihin koskien lainsäädäntö- ja standardoimishankkeita. Osasto valmisteleo toimialaansa liittyvät ilmailumääräykset. Lentoliikenneosaston muodostavat Lentoliikenteen luvat -yksikkö, Normit-yksikkö ja Turva-yksikkö.

#### **Lentoliikenteen luvat -yksikön vastuualue**

Lentoliikenneosasto käsittelee kaupalliseen lentoliikenteeseen liittyviä asioita. Osasto huolehtii kaupalliseen lentoliikenteeseen liittyvistä liikennöintiluvista, tilauslento-luvista sekä suomalaisten lentoliikenteen harjoittajien liikenneluvista sekä näihin lupiin liittyvästä valvonnasta.

Lentoliikenneosasto huolehtii Ilmailuhallinnon tehtävistä ilmailun sujuvuuden edistämisen alalla sekä ilmailun ympäristöasioissa siltä osin kuin ei ole kyse yksittäisen ilma-aluksen tai ilma-alustyyppin päästöistä.

#### **Normit -yksikön vastuualue**

Lentoliikenneosasto vastaa siitä, että Ilmailuhallinnon määräysvalmistelussa noudatetaan lakia. Osasto valvoo, ohjeistaa ja koordinoi määräysvalmistelua ja pitää yllä Ilmailuhallinnon määräysvalmistelua koskevaa työohjelmaa. Osastolla on vastuu määräysten ja muun materiaalin kääntämisestä.

#### **Turva-yksikön vastuualue**

Lentoliikenneosasto huolehtii siviili-ilmailun turvaamiseen liittyvistä luvista, hyväksynnöistä ja toiminnan valvonnasta. Osasto vastaa kansallisesta siviili-ilmailun turvaohjelmasta, siviili-ilmailun turvakoulutusohjelmasta sekä laadunvalvontaohjelmasta. Turvapääällikkö on myös vetovastuussa Ilmailuhallinnon valmiustyössä.

### **5.4.2. Toimintaympäristö**

Lentoliikenneosaston toimintaympäristössä näkyy jatkuva muutos johtuen Euroopan yhteisön toimivallan kasvamisesta ilmailukysymyksissä. Tämä heijastuu yhtäältä lisääntyneenä tarpeena koordinoida kantaamme eri kysymyksissä yhteisötasolla, toisaalta yhteisölainsäädännön asettamina uusina menettelyinä toiminnassamme. Kun EU-tasolla luodaan koordinoituja kantoja tai laaditaan yhteisössä sovellettavaa lainsäädäntöä, on tärkeää, että suomalaisen ilmailun erityispiirteet tuodaan esille ja tulevat huomioiduiksi. Tällaisia erityispiirteitä ovat esim. lentoasemaverkostomme, harvaliikenteiset lentoasemamme, ilmatilan ruuhkattomuus samoin kuin todellisten korvaavien liikennemuotojen puute niin kotimaan liikenteessämme kuin kansainvälisessä liikenteessämme.

Lentoliikenneosasto välittää Suomen kannanotot kansainväliseen siviili-ilmailujärjestö ICAOon ja Euroopan siviili-ilmailukonferenssi ECACiin. Näissä kannanotoissa joudutaan yhä enenevässä määrin siis selvittämään yhteisön toimivallassa olevien kysymysten osalta yhteisön koordinoitu kanta. Euroopan Unioni ei ole jäsenenä näissä järjestöissä, joten sillä ei ole siellä omaa puhevaltaa.

Kahdenvälisissä suhteissa EU:n vaikutus näkyy kahdella eri tavalla. Ensinnäkin Euroopan 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 kanssa (nk. ECAA - sopimus). 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-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.

Yhteisön laajentuminen ja lentoliikenteen kasvu ovat myös johtamassa muutoksiin toimintaympäristössä. Lentoliikenteen harjoittaminen on yhteisön sisällä vapautunut jo vuonna 1995. Vapautuminen on tuonut mukanaan paljon positiivista, mutta myös sen mukanaan tuomat haitat ovat olleet nähtävillä. Vapautumisen seurauksena toisten 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 kilpailunedellytykset ja lentoturvallisuus, jonka edellytyksenä on pidettävä tehokasta viranomaisvalvontaa.

Ympäristökysymysten painoarvo on jatkuvasti kasvamassa. Eurooppaa voidaan monessa suhteessa pitää ympäristökysymyksissä edelläkävijänä. Ilmailun osalta haasteena on toteuttaa yleistä ympäristöpolitiikkaa ja turvata samalla eurooppalaisen ilmailuteollisuuden kilpailukyky. Esim. Suomesta suuntautuvan kaukoliikenteen merkittävänä kohteena on Kaukoita. On haasteellista etsiä ympäristöratkaisuja, jotka eivät heikennä eurooppalaista kilpailukykyä suhteessa kolmansien maiden lentoyhtiöiden toimintaan. Eurooppalaisten lentoyhtiöiden vetäytyminen kannattamattomuuden vuoksi markkinoilta ei johtaisi ympäristön kannalta toivottaviin tuloksiin, koska liikennettä ryhtyisivät epäilemättä harjoittamaan kolmansien maiden lentoyhtiöt. Tämän johdosta on välttämätöntä, että ilmailun ympäristökysymyksiin löydetään ICAOn johdolla globaalit ratkaisut.

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

### 5.4.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma

Lentoliikenneosasto haluaa vastata näihin 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 EU-lainsäädännössä. Yhteydenpidolla kollegaviranomaisiin ja kansainvälisiin standardeihin 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. Lentoliikenneosasto pyrkii kuulemaan kaikkia kansallisia tahoja, jotka vaikuttavat tai joihin vaikuttaa Suomen kannanotot ja niiden perusteella tehdyt kansainväliset päätökset ilmailuasioissa.

Lentoliikenneosasto panostaa juoksevien tehtävien ja vaikuttamisen lisäksi muutama suurempaan projektiin. 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.

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

Tuleva uusi turva-asetus ja siihen liittyvä täytäntöönpanoasetus asettavat suuria vaatimuksia turvayksikölle. Kansallista turva-ohjelmaa, koulutusohjelmaa ja laadunvalvontaohjelmaa joudutaan uusimaan. Kestää todennäköisesti useita vuosia ennen kuin uudet vaatimukset on kaikilta osin pantu täytäntöön kaikissa asiakasorganisaatioissa.

## **5.5. Hallintopalvelut**

### **5.5.1. Osaston ja yksiköiden tehtävät**

Hallintopalvelut -osasto koostuu neljästä yksiköstä, jotka ovat talouspalvelut -yksikkö, laki- ja henkilöstöpalvelut -yksikkö, asiakas- ja tietopalveluyksikkö ja tietohallinto.

Hallintopalvelut -osasto huolehtii Ilmailuhallinnon sisäisten palvelujen kuten talouspalvelujen, laki- ja henkilöstöpalvelujen, asiointi- ja tietopalvelujen sekä tietohallinnon tuottamisesta. Hallintopalvelut pitää ilma-alusrekisteriä, rekisteröi ilma-alukset ja vahvistaa niitä koskevat kiinnitykset. Hallintopalvelut tuottaa juridisia palveluja muille osastoille.

Talouspalvelut huolehtii Ilmailuhallinnon budjetointi- ja taloussuunnittelusta, Ilmailuhallinnon sisäisestä ohjauksesta talouden osalta, osto- ja myyntilaskujen käsittelystä, taloudellisesta raportoinnista ja yleisistä taloudellisista tehtävistä sekä osallistuu hankintoihin.

Laki- ja henkilöstöpalvelut huolehtii virka- ja työehtosopimusten täytäntöönpanosta ja soveltamisesta sekä yhteistoimintaan liittyvistä tehtävistä, palkkaus- ja palkitsemisjärjestelmien kehittämisestä, henkilöstöhallintoa koskevien ohjeiden valmistelusta ja täytäntöönpanosta, henkilöstöpolitiikan toteutuksesta ja seurannasta sekä yleisjuridisista tehtävistä.

Asiakas- ja tietopalvelun tehtävänä on asiakirjahallinnon ja arkistointitoimen suunnittelu ja hoito, ilmailumääräysten ja – tiedotusten sekä lomakkeiden julkaiseminen, kirjaston hoito ja muu tietopalvelu sekä asiakaspalvelusta huolehtiminen.

Tietohallinto huolehtii Ilmailuhallinnon tietojärjestelmien suunnittelusta ja koordinoimisesta, ohjelmistosuunnittelusta ja ohjelmistoja koskevista kehitysprojekteista sekä mikro-  
tuesta.

### **5.5.2. Toimintaympäristön muutokset**

Ilmailun toimintaympäristö "oikeudellistuu" ja kansainvälistyy, joten Ilmailuhallinnon kaikkien osastojen juridisen osaamisen ja tietämyksen tarve kasvaa ja edellyttää hyvää normiston tuntemusta. Sääntelyn määrä ja yksityiskohtaisuus kasvavat jatkuvasti, mikä puolestaan vaikuttaa normiston hallittavuuteen. Muutosherkkyyden ja reagoitakyvyn tulee olla hyvä ja joustava sekä sisäisille että ulkoisille vaikutuksille. Tämä kohdistuu myös hallintopalvelujen laajaan lakiasiainosaamiseen, mikä merkitsee, että hallintopalvelut - osaston riittävä oikeudellinen asiantuntemus on varmistettava.

Tietoliikennejärjestelmät, käyttöjärjestelmät ja palvelinympäristöt kehittyvät, mistä seuraa omassa toimintaympäristössä jatkuva muospaine ja kehittämisen tarve. Tämän myötä henkilöstön osaamisesta huolehtiminen korostuu. Lisäksi valtionhallinto asettaa rajoituksia ja vaatimuksia siitä, millaisia tietojärjestelmien tulee olla. Sähköiset palvelut ja sähköinen julkaisujärjestelmä muokkaavat niin ikään prosesseja.

Tietoturvaohjelmat lisääntyvät. Tietoturvallisuuteen kohdistuvat hyökkäykset, jotka toteutetaan tietotekniikan avulla, asettavat paineita tietotekniikan käytön valvontaan.

Osa asiakirjojen kirjaamistoimenpiteistä hajautetaan siten, että keskittämisen sijasta kirjaaminen tapahtuu osastoilla.

### 5.5.3. Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma

Henkilöstömäärä vakiintunee suunnittelukaudella vuoden 2007 tasolle eli valtioneuvoston asettamien kehysten mukaiseen 130 henkilötyövuoteen. On kuitenkin varauduttava siihen, että liikenteen kasvu ja tehtävien lisääntyminen voi johtaa vaadittavien resurssien uudelleen arviointiin. Lentoturvallisuuden ja suomalaisten ilmailuyritysten kilpailukyvyyn varmistamiseksi on välttämätöntä, että viranomaisresurssit ovat sekä määrällisesti, että laadullisesti oikein mitoitettut. Henkilöstöstä noin 70 prosenttia työskentelee asiantuntijatehtävissä. Henkilöstövoimavarojen oikea kohdentaminen Ilmailuhallinnon kannalta tärkeimpiin tehtäviin on erityisen tärkeää. Tätä tavoitetta tuetaan ennakoivalla ja järjestelmällisellä henkilöstösuunnittelulla.

Henkilöstön vaihtuvuus on varsin suurta. Henkilöstöpolitiikan lisähaasteena on myös tulevien vuosien eläköitymisestä johtuva rekrytointitarve ja virastosta lähtevien osaamisen siirtäminen organisaatioon. Eläköitymisen ennustamista vaikeuttavat uusitut eläkesäännökset, jotka mahdollistavat työntekijöiden jäämisen eläkkeelle 63 - 68 vuoden iässä. Suunnittelukauden aikana virastossa on 60-65 vuoden ikäisiä kaikkiaan 33 henkilöä eli noin 25 prosenttia henkilöstöstä.

Koska rekrytoitavien henkilöiden määrä pysyy tulevana vuosinakin varsin suurena, on toimiva ja onnistunut rekrytointi keskeinen asia. Lisäksi uusien työntekijöiden sitouttamiseen on panostettava. Tämä edellyttää toimivaa perehdyttämisprosessia.

Henkilöstön työtyytyväisyyttä ja työyhteisön toimivuutta seurataan säännönmukaisesti toteutettavalla henkilöstötutkimuksella.

Henkilöstön osaamisen osalta huolehditaan henkilöstön ammatillisesta kehittämisestä. Tämän toteuttamiseksi on käytössä systemaattinen osaamisen kehittämisen prosessi. Lisäksi luodaan osaamisen siirtämiseksi menettelytavat. Johtamista kehitetään aktiivisesti. Vuonna 2008 suunnitellaan ja aloitetaan esimiesvalmennus.

Palkkausjärjestelmän osalta vuonna 2007 aloitettua palkkausjärjestelmän kehittämistyötä jatketaan. Palkkausjärjestelmän uudistamiseksi käydään läpi tehtävänimikkeet ja vaativuusryhmät, henkilökohtaisen palkanosan määräytymisperusteet sekä selvitetään järjestelmän toimivuus ja kannustavuus. Lisäksi huolehditaan tarpeellisen koulutuksen ja käytännön ohjeistuksen antamisesta esimiehille ja henkilöstölle. Suunnittelukauden aikana luodaan palkitsemisjärjestelmä, mikä käsittää myös ei-rahalliset palkitsemismuodot.

Tietohallinnon puolella ensisijaisia painopistealueita ovat verkkosivujen (intra- ja internetsivujen) kehittäminen. Sähköistä asiointia (extranet-palvelu) kehitetään edelleen ja se sisältää esimerkiksi verkkomaksatuksen, asiakkaiden yhteystietojen muutokset, sähköiset lupien uusimishakemukset ja ilma-alusta koskevat muutoshakemukset, joilla on vaikutusta ilma-alusrekisterissä oleviin tietoihin. Lisäksi SharePoint Server ja Office 2007 Systems -ratkaisulla saadaan toteutettua muun muassa asianhallintaratkaisut, työjonojen seuranta ja automaattiset julkaisujärjestelmät.

Ilma-alusrekisterin ylläpitoon tarkoitettun LEKO -ohjelmiston sovelluskehitys jatkuu vuoden 2007 jälkeen, jolloin toteutetaan asiakastietokantojen rationalisointi, kehitetään tietoliikennetarkaisuja ja parannetaan tietoturvallisuusriskien hallintaa. Lisäksi suunnittelukauden aikana suoritetaan dokumenttiratkaisujen standardisointikartoitus ja kehitetään tietoturvaa siten, että tietojen saatavuus, eheys ja säilyvyys on turvattu. Samoin kehitetään palomuurijärjestelmää ulkopuolisten tietoturvaan kohdistamien hyökkäysten torjumiseksi.

Tietopalvelun puolella kehittämisen kohteina suunnittelukauden aikana ovat määräysrekisteri, lomakerekisteri, julkaisujärjestelmä sekä asiakirjapohjat. Niin ikään selvitetään lentokonekohtaisten asiakirjojen tallentamista sähköiseen muotoon ja selvityksen lopputuloksena tallentaminen mahdollisesti myös toteutetaan suunnittelukauden aikana.

## 6. Keskeiset kehittämishankkeet

### 6.1. Sähköisen asioinnin kehittäminen

Sähköisen asioinnin kehittäminen tarkoittaa sidosryhmille tarjottavien toimivien sähköisten palvelujen tarjoamista, jossa yhteyden ottaja voi asioida virastossa helposti, luotettavasti, informatiivisesti, monipuolisesti ja varmennetusti.

Sidosryhmille ja asiakkaille suojatun yhteyden rakentaminen merkitsee, että he voivat verkon välityksellä toimittaa salassa pidettävää tietoa ja suuria asiakirjatiedostoja kuten käsikirjoja tietoturvallisesti, varmasti ja luotettavasti. Tämä merkitsee myös asiakasyhteystietojen päivitysmahdollisuutta. Lisäksi asiakkaiden ja sidosryhmien lähettämät tiedot on päivitettävissä Ilmailuhallinnon rekistereihin.

Tietojen eheyteen ja sen todentamiseen kiinnitetään erityistä huomiota.

Sähköisen asioinnin kehittämiseen liittyy olennaisesti viestintä, tietohallinto ja tietopalvelu. Keskeisinä lähtökohtina tulee olla asiakkaiden tarpeet ja kustannustehokkuus.

### 6.2. Yleisilmailun palvelukonsepti

Yleisilmailun palvelukonseptin kehittäminen aloitetaan ilma-aluksen lentokelpoisuutta ja huoltoa koskevista kysymyksistä, sillä näitä seikkoja koskevat EU:n säännökset tulevat ensimmäisinä voimaan. Palvelukonsepti painottuu viestintään ja neuvontaan, sillä yksityisten ilmailijoiden ei voida odottaa olevan yhtä perehtyneitä säännösten sisältöön kuin ammattimaisten organisaatioiden. Tärkeää on myös tehdä selkeäksi työnjako hakijoiden, markkinoiden ja Ilmailuhallinnon välillä. Palvelukonseptiin pyritään myös kehittämään kannustavia menettelyjä, joilla hakijat saataisiin siirtymään vapaaehtoisesti uuteen järjestelmään hyvissä ajoin ennen viimeistä takarajaa.

Harrasteilmailun palvelukonseptiin kuuluvat lisäksi Suomen Ilmailuliiton roolin korostaminen, määräysten selkeyttäminen sekä niiden lupien ja hyväksyntöjen, joita harrastajien on haettava viranomaiselta, karsiminen turvallisuuden edellyttämään minimiin.

### 6.3. Yleisilmailun sääntelyn uusiminen

Ilma-alusten tyyppihyväksyntä siirtyi kansallisilta viranomaisilta EASAlle heti sen aloitettua toimintansa syyskuussa 2003. Tällä ei ollut suurta vaikutusta Suomen yleisilmailulle. Yhteisön ilma-alusten valmistusta koskevilla säännöksillääkään ei ollut suurta vaikutusta Suomen yleisilmailulle puuttuvan pienkonevalmistuksen takia. Ilma-alusten huoltoa koskevat säännökset julkaistiin myös jo 2003. Yleisilmailun osalta niitä sovelletaan ilmailuhallinnon määräämän yhteisöasetuksen mahdollistaman maksimisiirtymäkauden jälkeen syyskuusta 2008 alkaen.

Huoltotoimintaa koskeviin EU-säännöksiin valmistellaan parhaillaan muutoksia, jotta ne saataisiin paremmin yleisilmailun tarpeita vastaaviksi. Ei vielä tiedetä, minkälaisina säännökset tulevat yleisilmailua koskemaan. Uuteen määräysjärjestelmään siirtyminen tulee olemaan sekä yleisilmailun toimijoille että Ilmailuhallinnolle erittäin suuri haaste, koska yhteisölainsäädännön lopullinen sisältö selvinnee vasta viime hetkellä. Uusiin säännöksiin voidaan lähes varmasti ennakoida kuuluvan yleisilmailussa uutena elementtinä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot. Yleisilmailussa tarvittavien lupien ja hyväksyntöjen määrän voidaan ennakoida kasvavan suuresti.

Lentotoiminnan ja ohjaajien lupakirjojen sääntely siirtyy yhteisön lainsäädäntövaltaan asteittain. Kaupallista ilmakuljetusta lentokoneilla säätelevä EU-OPS 1 astuu voimaan vuoden 2008 aikana. Lisäksi on meneillään EASAn toimivallan laajentaminen lentotoimintaan, -koulutukseen ja ohjaajan lupakirjoihin. Tulossa saattaa olla nykyistä yksityislentäjän lupakirjaa kevyempi lupakirjaluokka.

Suuri osa harrasteilmailussa käytettävistä keveistä ilma-aluksista ei kuulu ainakaan lähitulevaisuudessa yhteisölainsäädännön soveltamispiiriin. Vuoden 2006 alussa voimaan tullut uusi ilmailulaki edellyttää muutoksia suureen määrään ilmailumääräyksiä. Harrasteilmailun valvontatehtäviä pyritään aktiivisesti siirtämään Suomen Ilmailuliitto ry:n hoidettavaksi. Harrasteilmailussa Ilmailuhallinnon tavoitteena on hyvään turvallisuustasoon vaikuttaminen.

#### **6.4. Ilmailuhallinnon määräyskokoelman uudistamishanke**

Vuoden 2006 alusta voimaan tulleessa ilmailulaissa säilytettiin ilmailuviranomaisen tehtävä antaa ilmailulain asettamissa puitteissa tarkempia viranomaismääräyksiä. Vuoden 2005 loppuun asti ilmailuviranomaisen määräykset oli koottu kahteen erilliseen määräyskokoelmaan: lentoturvallisuutta koskevat määräykset julkaistiin ilmailumääräyskokoelmassa ja muut ilmailun viranomaismääräykset Ilmailulaitoksen normisarjassa.

Ilmailun viranomaismääräysjärjestelmään kohdistuu tällä hetkellä muutospaineita useista eri syistä. Ensinnäkin toimivaltaperusta on muuttunut uuden ilmailulain myötä. Ilmailuviranomaisella on uusi nimi ja uudet yhteystiedot. Euroopan unionin lainsäädäntökoneista tuottaa jatkuvasti uutta ilmailulainsäädäntöä, jolla on heijastusvaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöömme. Uudistamistarve on akuutti, mutta olemassa olevan määräysaineiston laajuudesta johtuen on välttämätöntä jakaa hanke useammalle vuodelle ja asettaa yksittäiset eri määräysprojektit tärkeysjärjestykseen.

Hankkeeseen liittyy Ilmailuhallinnon tehtävä toimivaltaisena viranomaisena neuvua ilmailua koskevan lainsäädännön sisällöstä. Kun lainsäädäntökokonaisuuden hahmottamisessa on yhä enenevässä määrin otettava huomioon niin Euroopan yhteisön neuvoston ja parlamentin asetukset, Euroopan yhteisöjen komission asetukset kuin kansalliset säädöksemme, on yhä haastavampaa kertoa asiakkaillemme ymmärrettävästi kuhunkin tilanteeseen soveltuvista säännöksistä. Tämän vuoksi uudistamishankkeessa ei keskitytä yksinomaan määräysten asiasisällön ajantasaistamiseen, vaan mietitään myös keinoja, joilla sovellettavien säännösten kokonaisuus pystytään mahdollisimman hyvin hallitsemaan ja välittämään tiedoksi asiakkaille.

#### **6.5. Analyysitoiminnan kehittäminen**

Lentoturvallisuustietojen tallentamiseen on Ilmailuhallinnossa heinäkuusta 2005 käytetty yhteiseurooppalaista ECCAIRS-tietojärjestelmää ja siihen tallennettujen tapausten lukumäärä lähentelee vuoden 2006 loppupuolella jo kahta tuhatta. Vielä nykyisellään tietojärjestelmän sisältämien tapaustietojen hyödyntäminen rajoittuu lähinnä Ilmailuhallinnon valvontatyöhön liittyvien tarkastusten valmisteluvaiheessa tulostettavaan koosteisiin tietyn ilmailutoiminnan harjoittajan tai lennonvarmistusyksikön piirissä sattuneista vaaratilanteista ja poikkeamista. Suunnitelmia analyysitoiminnan kehittämisestä on kuitenkin olemassa: Vuoden 2007 kuluessa tavoitteena on pystyä säännönmukaisesti tuottamaan erilaisia tilasto- ja analyysituotteita niin Ilmailuhallinnon omiin tarpeisiin, kuin suuren yleisön ja erilaisten medioidenkin yhteydenottojen varalle.

Lentoturvallisuustietojen vaihto EU:n jäsenmaiden välillä tulee vastaisuudessa mahdollistamaan koko unionin aluetta käsittelevien lentoturvallisuusanalyysien tuottamisen esim. EASAn tai komission toimesta, mutta myös yksittäisille jäsenmaille tarjoutuu mahdollisuus laajemman viitemateriaalin hyödyntämiseen omassa analyysitoiminnassaan. Halutessaan voi yksittäisen maan viranomaisen verrata omaa tilastomateriaaliaan muiden jäsenmaiden vastaavaan tai vaikka koko unionin alueelta kerättyyn tietoon. Pohjoismaitten välillä kyseisenlaista toimintaa on harjoitettu jo aiemminkin, mutta vasta Eccairs-tietojärjestelmän käyttämisen myötä tietojenvaihtoon ja materiaalin tehokkaaseen hyödyntämiseen tarjoutuu todellinen mahdollisuus. Pohjoismaisten ilmailuviranomaisten edustajista koostuva Nordic Analysis Working Group tulee seuraavissa kokouksissaan luomaan konkreettisia suunnitelmia mm. maiden välisessä yhteistyössä toteutettaville analyysitoimille.

Ilmailuhallinnon tutkinta- ja analyysiyksikössä on myös valmisteltu Eccairs-tietojärjestelmän yhteyteen liitettävän analyysityökalun hankkimista mm. tutustumalla muiden pohjoismaisten ilmailuviranomaisten käyttämiin ohjelmaversioneiksi. Tarkoitus on nopealla aikataululla hankkia työkalu, jonka avulla esim. lentoturvallisuutta vaarantaneiden tapausten jakaumaa voidaan seurata reaaliaikaisesti ja valittavien kriteerien mukaisesti. Esim. tapahtumalajin, vakavuusluokan, ilma-alustyyppin, tapahtumapaikan tai vaikka näiden kaikkien yhdistelmän perusteella tapahtuvaa lentoturvallisuuden kehittämisen seuranta pystytään analyysityökalun keinoin toteuttamaan päivittäisen toiminnan ohessa ja myös seurattavaksi valittuja seikkoja koskeva esitysmateriaali tuottamaan viiveettä. Toimintaa kehitettäessä kiinnitetään erityistä huomiota kohdassa 5.3. mainittuihin Just culture -periaatteita.

## **6.6. Ilmailuhallinnon valvontastrategia**

TTS -kaudella 2008–2011 Ilmailuhallinnon strategiaa ja toimintamenetelmiä ilmailuorganisaatioiden valvonnassa ja tarkastustoiminnassa entisestään yhtenäistetään ja systematisoidaan.

Huolimatta siitä, että EU:n, EASAn ja JAA:n erilaisesta säännöspohjasta ja toimintaohjeistuksesta johtuen Ilmailuhallinnon eri osastoilla on kehitetty em. säännöksiin pohjautuen käytännössä hieman erilaisia toimintamenetelmiä ja ATK -pohjaisia tarkastustyökaluja, Ilmailuhallinto pyrkii TTS -kaudella 2008–2011 kehittämään entisestään yhtenäisemmät menettelytavat eri osastojen suorittamien

- tarkastusten vuotuinen suunnittelu (määrä ja kohdeyritykset/organisaatiot)
- tarkastusten kattavuus vaatimusten eri osa-alueiden suhteen (kaikkien kohde-alueiden tarkastus tietyllä aikajaksotellulla)
- tarkastustoiminnassa käytettävät tarkastuslistat ja ATK-pohjaiset työkalut
- tarkastusraportit ja niiden yhtenäinen esitystapa sekä lähettäminen tiedoksi ja korjaavia toimenpiteitä varten tarkastetuille yrityksille/organisaatioille
- yritysten/organisaatioiden korjaavien toimenpiteiden seuranta
- tarkastusten sulkeminen (päätös loppuun käsittelystä)
- kirjanpito ja tilastot suoritetuista tarkastuksista vs. tarkastussuunnitelma
- analyysi tarkastuksessa havaituista poikkeamista ja vaikutus tulevaan tarkastus toimintaan.

Eräät tarkastuksiin ja auditointeihin liittyvät vaatimukset tulevat suoraan EU:n EASAn tai JAA:n vaatimuksista, joten täyteen yhtenäisyyteen Ilmailuhallinnon eri osastojen välillä ei kuitenkaan liene mahdollista päästä.

## **6.7. Osaamisen johtaminen**

Osaamisen johtaminen perustuu vuosittain tapahtuvaan Ilmailuhallinnon tavoitteiden ja tehtävien arviointiin, näihin tarvittavien osaamisten määrittämiseen, henkilöstön osaamisen kartoitukseen, vahvuuksien ja kehittämiskohteiden tunnistamiseen, kehityssuunnitelmiin sekä koulutustarpeen arviointiin. Näiden perusteella laaditaan vuotuinen koulutussuunnitelma ja järjestetään tai hankitaan tarvittava koulutus.

Tarkastelujaksolla on tärkeää johtaa osaamista järjestelmällisesti, sillä henkilöstön vaihtuvuus on väistämättä suuri. Ohuen organisaation osaamistaso voi vaihdella huomattavan paljon yksittäisenkin vaihdoksen tapahtuessa. Samasta syystä on erityisen tärkeää pitää huolta kokeneiden työntekijöiden osaamisen ja tiedon siirtämisestä uudelle sukupolvelle.

## 7. Talous

Ilmailuhallinto on nettobudjetoitu tilivirasto. Viraston rahoitusta mitoitettaessa on otettu huomioon lentoliikenteen valvontamaksusta annettuun lakiin perustuva maksukertymä (momentti 11.19.05).

Maksulliset suoritteet perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen Ilmailuhallinnon maksullisista suoritteista (1250/2005). Maksullisten suoritteiden hinnoittelussa on Ilmailuhallinnosta annettuun lakiin (1247/2005) perustuen mahdollista ottaa ja on osaksi otettukin 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)

	2007	2008	2009	2010	2011
Bruttomenot	11 600	11 600	11 600	11 600	11 600
Bruttotulot	4 000	4 000	4 000	4 000	4000
Nettomenot	7 600	7 600	7 600	7 600	7 600

### Henkilöstö (htv)

	2007	2008	2009	2010	2011
	130	130	130	130	130

Ilmailuhallinnon lakisääteisten tehtävien lisääntyminen sekä liikenteen kasvu tarkastelukaudella saattaa aiheuttaa paineita henkilöstömäärän kasvattamiseen sekä tätä kautta viraston toimintamenojen nostamiseen. Palkkausjärjestelmän vuonna 2007 aloitettava kehitystyö voi lisäksi aiheuttaa palkkamenojen kohoamista. Näiden seurauksena saattaa olla tarpeen nostaa tarkastelukautena viraston nettomenoja. Mahdollisesti kohoavat nettomenot voitaneen rahoittaa lisääntyvän matkustajamäärän mukanaan tuomalla lentoliikenteen valvontamaksukertymän kasvulla.

# Liite: Tietojärjestelmähankkeet 2008-2011

Hanke 1

Intranet ja Internet sivustojen suunnittelu

<b>Hallinnonala: Ilmailu</b>							
<b>Virasto tai laitos: Ilmailuhallinto</b>							
<b>Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö : Sari Turkkila</b>							
<b>Yhteyshenkilö: Sari Turk-</b> <b>kila</b>	<b>Puh. 4250</b> <b>2893</b>	<b>S-posti: sari.turkkila@fcaa.fi</b>					
<b>Hankkeen nimi: Intranet ja Internet sivustojen suunnittelu</b>							
<b>Hankkeen verkko-osoite: <a href="http://www.ilmailuhallinto.fi">www.ilmailuhallinto.fi</a></b>							
<b>Hankkeen yleiskuvaus ja tilanne: Vanhan Intran ja Internet sivustojen hallinta ei toimi eikä toimittaja ole kyennyt korjaamaan vikoja. Julkaisujärjestelmää ei ole.</b>							
<b>Hankkeen toiminnalliset tavoitteet: Sivustojen hallinta toimivaksi. Sivustojen selkeyttäminen ja ulkoasun yhdenmukaistaminen. Julkaisujärjestelmän luominen.</b>							
<b>Hankkeen kokonaishyödyt (hyödyt ja haitat) eri tahoille: Viestinnän ulkoasu paranee ja viestintä tehostuu. Toimivat sivustot. Oikea-aikaiset ja virheettömät julkaisut</b>							
<b>Hankkeen liittyminen muiden viranomaisten hankkeisiin: ei</b>							
<b>Suhde yleisiin kehittämislinjauksiin: ei</b>							
<b>Aikataulu</b>	<b>Aloitus-</b> <b>vuosi</b>	<i>2007</i>		<b>Käyttöönotto-</b> <b>vuosi</b>		<i>2008</i>	
<b>Hankkeen</b> <b>kustan-nukset</b> (1000 €/vuosi)	Aiemmin myönnet- ty/käytett y	N 2007	N+1 2008	N+2 2008	N+3	Myö- hemmin	Yhteensä
- oman työn arvo	-	26	13	-	-		39
- ostetun työn arvo	-	50	50	10	-		110
- muut kustan- nukset (laitteet, lisenssit, muut kustannuk- set)1000 €	-	20	10	-	-		30
<b>Yhteensä</b>		<b>96</b>	<b>73</b>	<b>10</b>	<b>-</b>		<b>179</b>
	Oma työ (1000 €/ vuosi)	Muut käyttö- kust. (1000 €/ v)	Käyt- tö- kust. yh- teen- sä 1000 €/vuo- si	Inves- toin- nin arv. pitoai- ka, vuotta			
<b>Arvioidut vuo- tuiset käyttö- kustannukset</b> IT-järjestelmä tai palvelu 1000 €/vuosi	5	4	9	5			

Hanke 2  
Asiakasyhteystietokantojen rationalisointi

<b>Hallinnonala: I Mailu</b>							
<b>Virasto tai laitos: I Mailuhallinto</b>							
<b>Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö : Jorma Airaksinen</b>							
<b>Yhteyshenkilö: Jorma Airaksinen</b>		<b>Puh. 4250 2488</b>		<b>S-posti: jorma.airaksinen@fcaa.fi</b>			
<b>Hankkeen nimi: Asiakasyhteystietokantojen rationalisointi</b>							
<b>Hankkeen verkko-osoite:</b>							
<b>Hankkeen yleiskuvaus ja tilanne: Asiakasyhteystiedot saatava yhteen tietokantaan. Tällä hetkellä tiedot on hajallaan 6 eri tietokannassa. Suunnitteluvaihe alkamassa.</b>							
<b>Hankkeen toiminnalliset tavoitteet: Asiakasyhteystietojen keskittäminen yhteen tietokantaan vähentää moninkertaista tietojen ylläpitoa ja vähentää virheiden määrää.</b>							
<b>Hankkeen kokonaishyödyt (hyödyt ja haitat) eri tahoille: Tiedonhallinta ja saanti helpottuu ja nopeutuu, vähentää työmäärää, tiedon oikeellisuusaste paranee.</b>							
<b>Hankkeen liittyminen muiden viranomaisten hankkeisiin: ei</b>							
<b>Suhde yleisiin kehittämissuunnitelmiin: ei</b>							
<b>Aikataulu</b>	<b>Aloitusvuosi</b>	<i>2007</i>		<b>Käyttöönotto-</b> <b>vuosi</b>		<i>2008</i>	
<b>Hankkeen</b> <b>kustannukset</b> (1000 €/vuosi)	Aiemmin myönnetty/käytetty	N 2007	N+1 2008	N+2 2008	N+3	Myöhemmin	Yhteensä
- oman työn arvo	-	32	10	5	-		47
- ostetun työn arvo	-	-	-	-	-		-
- muut kustannukset (laitteet, lisenssit, muut kustannukset) 1000 €	-	9	2	-	-		11
<b>Yhteensä</b>		<b>41</b>	<b>12</b>	<b>5</b>			<b>58</b>
	Oma työ (1000 €/vuosi)	Muut käyttökust. (1000 €/v)	Käyttökust. yhteensä 1000 €/vuosi	Investoinnin arv. pitoaika, vuotta			
<b>Arvioidut vuosittaiset käyttökustannukset</b> IT-järjestelmä tai palvelu 1000 €/vuosi	5		5	5			

## Hanke 3

## Työasemien vaihto ja Windows Vista ja Office 2007 ympäristön käyttöönotto

<b>Hallinnonala: Ilmailu</b>							
<b>Virasto tai laitos: Ilmailuhallinto</b>							
<b>Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö : Jorma Airaksinen</b>							
<b>Yhteyshenkilö: Jorma Airaksinen</b>		<b>Puh. 4250 2488</b>		<b>S-posti: jorma.airaksinen@fcaa.fi</b>			
<b>Hankkeen nimi: Työasemien vaihto ja Windows Vista ja Office 2007 ympäristön käyttöönotto</b>							
<b>Hankkeen verkko-osoite:</b>							
<b>Hankkeen yleiskuvaus ja tilanne: Nykyiset työasemat vanhenevat 6/2007. Työasemien takuu ja ylläpitotuki päättyy. Samassa yhteydessä siirtyminen uuteen käyttöjärjestelmäympäristöön ja uuden Office 2007 ympäristön käyttöönotto. Ympäristön vaihdos toteutetaan 2007 vuoden lopussa.</b>							
<b>Hankkeen toiminnalliset tavoitteet: Laiteinvestointi toteutettava siten, että vastaa uuden käyttöjärjestelmäympäristön vaatimuksia. Saadaan tuettava ympäristö seuraavalle 3 vuotisjaksolle. Toimiva ja kehittyvä ympäristö ja Office Systems'in tuomat hyödyt.</b>							
<b>Hankkeen kokonaishyödyt (hyödyt ja haitat) eri tahoille: Nykyaikainen, kehittyvä ja tuettava ympäristö, Office Systems'in tuomat integraatiohyödyt ja kehittyvät sähköiset prosessit. Haittana käyttäjien kouluttaminen uuteen Office ympäristöön.</b>							
<b>Hankkeen liittyminen muiden viranomaisten hankkeisiin: ei</b>							
<b>Suhde yleisiin kehittämissuuntauksiin: ei</b>							
<b>Aikataulu</b>	<b>Aloitusvuosi</b>	<b>2007</b>		<b>Käyttöönotto- vuosi</b>		<b>2008</b>	
<b>Hankkeen kustannukset (1000 €/vuosi)</b>	<b>Aiemmin myönnetty/ käytetty</b>	<b>N 2007</b>	<b>N+1 2008</b>	<b>N+2 2008</b>	<b>N+3 2010</b>	<b>Myöhemmin</b>	<b>Yhteensä</b>
- oman työn arvo	-	27		23			50
- ostetun työn arvo	-	5		-	-		5
- muut kustannukset (laitteet, lisenssit, muut kustannukset)1000 €	-		162	10	-		172
<b>Yhteensä</b>		<b>32</b>	<b>162</b>	<b>10</b>			<b>227</b>
	<b>Oma työ (1000 €/vuosi)</b>	<b>Muut käyttökust. (1000 €/v)</b>	<b>Käyttökust. yhteensä 1000 €/vuosi</b>	<b>Investoinnin arv. pitoaika, vuotta</b>			
<b>Arvioidut vuosittaiset käyttökustannukset</b> Käyttöön otettava IT-järjestelmä tai palvelu 1000 €/vuosi	5	16	21	3			

Hanke 4  
LEKO ilma-alusrekisterisovelluksen uudelleen suunnittelu

<b>Hallinnonala: I Mailu</b>							
<b>Virasto tai laitos: I Mailuhallinto</b>							
<b>Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö : Jorma Airaksinen</b>							
<b>Yhteyshenkilö: Kari Koivunoksa</b>		<b>Puh. 4250 2489</b>		<b>S-posti: kari.koivunoksa@fcaa.fi</b>			
<b>Hankkeen nimi: LEKO ilma-alusrekisterisovelluksen uudelleen suunnittelu</b>							
<b>Hankkeen verkko-osoite:</b>							
<b>Hankkeen yleiskuvaus ja tilanne: Nykyinen LEKO ohjelmisto toimii ainoastaan NT ympäristössä. Ympäristön tuki on päättynyt ja ohjelmisto on tietoturvariski vanhoilla palvelinlaitteilla. Siirto uuteen ympäristöön ei onnistu. Ohjelmassa on runsaasti toimimattomuutta ja tietojen tallennuksessa virheitä.</b>							
<b>Hankkeen toiminnalliset tavoitteet: Ohjelmiston uudelleen suunnittelu tuo toimivuutta ja varmuutta tietojen tallennukseen. Ohjelmiston siirto uuteen tuettavaan ympäristöön.</b>							
<b>Hankkeen kokonaishyödyt (hyödyt ja haitat) eri tahoille: Tietojen tallennus varmentuu, eikä tietojen korjaukseen huku työaika, tietojen hakutoiminnot monipuolistuvat, ohjelmistoa hyödyntävät prosessit tehostuvat.</b>							
<b>Hankkeen liittyminen muiden viranomaisten hankkeisiin: ei</b>							
<b>Suhde yleisiin kehittämissuunnitelmiin: ei</b>							
<b>Aikataulu</b>	Aloitus- vuosi	2007		Käyttöönotto- vuosi		2009	
<b>Hankkeen kustannukset</b> (1000 €/vuosi)	Aiemmin myönnet- ty/käytett y	N 2007	N+1 2008	N+2 2009	N+3 2010	Myö- hemmin	Yhteensä
- oman työn arvo	-	60	60	40	10		170
- ostetun työn arvo	-	10	10	-	-		20
- muut kustan- nukset (laitteet, lisenssit, muut kustannuk- set)1000 €	-	9	5	-	-		14
<b>Yhteensä</b>		<b>79</b>	<b>75</b>	<b>40</b>	<b>10</b>		<b>204</b>
	Oma työ (1000 €/ vuosi)	Muut käyttö- kust. (1000 €/ v)	Käyt- tö- kust. yh- teen- sä 1000 €/vuo- si	Inves- toin- nin arv. pitoai- ka, vuotta			
<b>Arvioidut vuo- tuiset käyttö- kustannukset</b> Käyttöön otetet- tava IT- järjestelmä tai palvelu 1000 €/vuosi	5	4	9	5			

Hanke 5  
Extranet sivustojen ja sähköisten palvelujen suunnittelu

<b>Hallinnonala: I Mailu</b>							
<b>Virasto tai laitos: I Mailuhallinto</b>							
<b>Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö: Jorma Airaksinen</b>							
<b>Yhteyshenkilö: Jorma Airaksinen</b>		<b>Puh. 4250 2488</b>		<b>S-posti: jorma.airaksinen@fcaa.fi</b>			
<b>Hankkeen nimi: Extranet sivustojen ja sähköisten palvelujen suunnittelu</b>							
<b>Hankkeen verkko-osoite:</b>							
<b>Hankkeen yleiskuvaus ja tilanne: Sidosryhmille suunnattuja sähköisiä palveluja ei ole. Suunnitteluvaihe on alkamassa.</b>							
<b>Hankkeen toiminnalliset tavoitteet: Asiakkaiden asiointin helpottaminen ja nopeuttaminen. Oman työn kustannusten säästö. Toiminnallisuus vähentää erillisiä yhteydenottoja, kyselyjä ja vähentää manuaalista tallennustyötä.</b>							
<b>Hankkeen kokonaishyödyt (hyödyt ja haitat) eri tahoille: Nopeutuva ja tehostuva asiakaspalvelu lisää asiakastytyvääsyyttä, nopeuttaa asioiden käsittelyä, lisää informaatiota ja toimivuutta, kehittää prosesseja.</b>							
<b>Hankkeen liittyminen muiden viranomaisten hankkeisiin: ei</b>							
<b>Suhde yleisiin kehittämissuuntauksiin: ei</b>							
<b>Aikataulu</b>	<b>Aloitusvuosi</b>	<b>2008</b>		<b>Käyttöönottovuosi</b>		<b>2009</b>	
<b>Hankkeen kustannukset (1000 €/vuosi)</b>	<b>Aiemmin myönnetty/käytetty</b>	<b>N 2008</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2 2009</b>	<b>N+3</b>	<b>Myöhemmin</b>	<b>Yhteensä</b>
- oman työn arvo	-	40		10	-		50
- ostetun työn arvo	-	100		10	-		110
- muut kustannukset (laitteet, lisenssit, muut kustannukset) 1000 €	-	10	15	5	-		30
<b>Yhteensä</b>		<b>150</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>-</b>		<b>190</b>
	<b>Oma työ (1000 €/vuosi)</b>	<b>Muut käyttökust. (1000 €/v)</b>	<b>Käyttökust. yhteensä 1000 €/vuosi</b>	<b>Investoinnin arv. pitoaika, vuotta</b>			
<b>Arvioidut vuotuiset käyttökustannukset</b> Käyttöön otettava IT-järjestelmä tai palvelu 1000 €/vuosi	5	4	9	5			

**Hanke 6**  
**Auditointijärjestelmä**

<b>Hallinnonala: Ilmailu</b>							
<b>Virasto tai laitos: Ilmailuhallinto</b>							
<b>Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö : Jorma Airaksinen</b>							
<b>Yhteyshenkilö: Jorma Airaksinen</b>		<b>Puh. 4250 2488</b>		<b>S-posti: jorma.airaksinen@fcaa.fi</b>			
<b>Hankkeen nimi: Auditointijärjestelmä</b>							
<b>Hankkeen verkko-osoite:</b>							
<b>Hankkeen yleiskuvaus ja tilanne: Auditoitavien kohteiden tietojen hallinta ja analysointityökalu, suunnitteluvaiheen aloitus</b>							
<b>Hankkeen toiminnalliset tavoitteet: Tietojen kokonaishallinnan helpottuminen ja tukee prosessia</b>							
<b>Hankkeen kokonaishyödyt (hyödyt ja haitat) eri tahoille: Tuo järjestelmällisyyttä ja toimivuutta, tiedon hallinta ja saanti helpottuu ja nopeutuu.</b>							
<b>Hankkeen liittyminen muiden viranomaisten hankkeisiin: ei</b>							
<b>Suhde yleisiin kehittämislinjauksiin: ei</b>							
<b>Aikataulu</b>	<b>Aloitusvuosi</b>	<b>2008</b>		<b>Käyttöönotto- vuosi</b>		<b>2010</b>	
<b>Hankkeen kustannukset (1000 €/vuosi)</b>	<b>Aiemmin myönnetty/ käytetty</b>	<b>N 2008</b>	<b>N+1 2009</b>	<b>N+2 2010</b>	<b>N+3 2011</b>	<b>Myöhemmin</b>	<b>Yhteensä</b>
- oman työn arvo	-	*	*	*	*		*
- ostetun työn arvo	-	*	*	*	-		*
- muut kustannukset (laitteet, lisenssit, muut kustannukset) 1000 €	-	36	15	5			56
<b>Yhteensä</b>							
	<b>Oma työ (1000 €/vuosi)</b>	<b>Muut käyttökust. (1000 €/v)</b>	<b>Käyttökust. yhteensä 1000 €/vuosi</b>	<b>Investoinnin arv. pitoaika, vuotta</b>			
<b>Arvioidut vuosittaiset käyttökustannukset</b> Käyttöön otettava IT-järjestelmä tai palvelu 1000 €/vuosi	5	10	15	5			

\* Kyse on varsin mittavasta hankeprojektista, joka koskee Ilmailuhallinnon viittä osastoa. Oman ja ostetun työn arvoa tässä vaiheessa, kun projektia ei ole vielä aloitettu, on mahdoton arvioida.