



ILMAILUHALLINTO

LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

**TOIMINTA-
JA
TALOUS-
SUUNNITELMA**

2010 – 2013

Ilmailuhallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2010 - 2013

Sisältö

Ilmailuhallinnon toiminta ja tehtävät	3
Visio	3
Toiminta-ajatus	3
Arvot	3
Tehtävät	4
Organisaatio	5
Ilmailun toimintaympäristön muutokset	6
Liikenteen turvallisuusviraston perustamisen vaikutukset	7
Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet	8
Liikenneverkon toimivuuden ja sujuvuuden parantaminen	8
Yhteiskunnalle elintärkeiden toimintojen turvaaminen (YETT –strategia)	9
Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason turvaaminen	10
Liikennekuolemien ja vakavien vammautumisten vähentäminen	11
Ilmastonmuutoksen hillitseminen ja siihen sopeutuminen	12
Hallinnonalan tuottavuuden parantaminen	13
Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma 2010 - 2013	14
Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma	18
Normit	18
Luvat ja hyväksynät	19
Valvonta	21
Viestintä ja neuvonta	22
Vaikuttaminen ja yhteistyö	23
Henkilöstövoimavarojen hallinta	24
Talous	25
Liite: Tietojärjestelmähankkeet 2010 – 2013	28

Ilmailuhallinnon toiminta ja tehtävät

Visio

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

Toiminta-ajatus

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

Arvot

Ilmailun turvallisuus

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

Tehokkuus

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

Hyvä asiakaspalvelu

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

Yhteistyö

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

Tehtävät

Ilmailuhallinto myöntää

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

Ilmailuhallinto valvoo ja tarkastaa

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

Ilmailuhallinto antaa määräyksiä

- Ilmailuhallinto antaa lentoturvallisuuteen ja ilmailun turva-asioihin liittyviä ilmailumääräyksiä ja toimeenpanee yhteiseurooppalaiset ilmailusäännökset Suomessa.

Lisäksi Ilmailuhallinto

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

Ilmailun toimintaympäristön muutokset

Kaupallinen lentoliikenne seuraa maailmantalouden muutoksia. Tämän hetken markkinatilanne on hyvin epävarma ja ennustaminen on hankalaa. On arveltu, että Suomi selviää mahdollisesta taantumasta monia muita maita paremmin. Eurooppalaisillakin lentoyhtiöillä on taloudellisia vaikeuksia ja on mahdollista, että tulemme näkemään konkurssreja ja omistusten uudelleenjärjestelyitä.

Suomen kansainvälinen lentoliikenne kasvaa voimakkaasti. Se mahdollistaa kotimaan liikenteen kehittämisen. Kasvun voivat pysäyttää erilaiset kriisit, talouden taantuma tai polttoaineen suuri hinnannousu.

Ympäri maailmaa seurataan EU:n ja USA:n esimerkkiä ja tehdään yhä liberaalimpia lentoliikennesopimuksia. Lentokonetyyppejä ja viikkovuoroja koskevia kapasiteetti-rajotuksia väljennetään tai niistä luovutaan. Perinteiset kansalliset *flag carrier* -lentoyhtiöt menettävät vähitellen määräävän markkina-asemansa. Onnistuneen strategian turvin voi lentoyhtiö kasvaa kansainvälisillä markkinoilla omaan kotimarkkinaansa nähden isoksi yhtiöksi. Ns. halpalentoyritykset ovat tulleet jäädäkseen, vaikka ryhmässä onkin tapahtunut paljon yritysjärjestelyjä.

Ilmailuhallinnon kaupallisen liikenteen suurimmat asiakkaat ovat tehneet merkittäviä investointeja. Suurimman suomalaisen lentoyhtiön Finnair Oyj:n panostus Aasian liikenteeseen jatkuu. Helsinki-Vantaan lentoaseman gateway-asema on korostunut johtuen sen hyvästä maantieteellisestä sijainnista vaihtoasemana, jonka kautta on lyhyimmät lentoajat Euroopasta Kaakkois-Aasiaan.

Suomalaiset lentoyhtiöt ovat hankkimassa uusia lentokoneita, joilla osittain korvataan vanhoja ja osittain laajennetaan laivastoa. Helsinki-Vantaan lentoasema houkuttelee myös ulkomaisia yhtiöitä. Uudet ulkomaiset lentoyhtiöt saattavat kasvavassa määrin kokeilla myös kotimaan reittien kannattavuutta. Reittikohteiden lukumääräkin kasvaa tasaisesti.

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

Helsinki-Vantaan lentoaseman laajennettu ulkomaanterminaali on mitoitettu 15 miljoonalle non-Schengen ja Schengen matkustajalle sekä 13,5 miljoonalle matkustajalle vuodessa. Suomen päälentoasemalla ollaan siirtymässä lentoyhtiöallianssikohtaiseen terminaaliin perinteisen kotimaan- ja ulkomaanterminaalien sijaan.

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

Lennonvarmistuksessa EU-komission tavoitteena on tehostaa ilmatilan käyttöä ja hallintaa mm. vähentämällä pienten lennonjohtoalueiden määrää ja muodostamalla eurooppalainen ilmatila vain muutamasta ns. toiminnallisesta ilmatilalohkosta. Lisäksi EU:n teknispainotteinen lennonvarmistuksen infrastruktuurin laaja kehittämisshanke, SESAR, tuo suuria uudistuksia ja muutoksia lennonvarmistuksen laite- ja menetelmäjärjestelmiin.

Euroopan ilmailuviranomaisen (European Safety Agency) eli EASA:n toimivalta laajenee lennonvarmistukseen ja lentopaikkoihin. Näiden osalta yhteisöainsäädäntöluonnokset ovat jo käsittelyssä.

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

Lentoliikenteen harjoittaminen on yhteisön sisällä vapautunut jo vuonna 1995. Vapautuminen on tuonut mukanaan paljon positiivista, mutta myös sen mukanaan tuomat haitat ovat olleet nähtävillä. 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 viranomaisten välistä yhteistyötä, jotta saadaan yhtäaikaaisesti turvattua vapaa liikkuvuus, tasapuoliset kilpailuedellytykset ja lentoturvallisuus.

Matkustajan oikeudet on ala, josta säädetään yhteisötasolla yhä tarkemmat säädökset. Matkustajan oikeuksiin liittyvä valvonta edellyttää resursseja Ilmailuhallinnossa ja kuluttajaviranomaisissa.

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 Kaukoitää. 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.

Ilmailun päästökauppa alkaa vuonna 2012. Päästökauppaan liittyy tilastointi- ja päästöoikeuksien jakamistehtäviä. Kaavailtujen tehtävien mukaan Ilmailuhallinto vastaa vapaasti jaettavien päästöoikeuksien jaosta ja jakamisen perusteena olevan vertailun toteuttamisesta, ilmailun päästökaupan edellyttämästä seurannasta ja raportoinnista sekä seuraamuskäytännöistä.

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, matkustajan oikeudet ja tietosuoja. Oikean tasapainon löytäminen on vaikeaa ja edellyttää yhä lisääntyvää yhteistyötä muiden alojen viranomaisten kanssa.

Liikenteen turvallisuusviraston perustamisen vaikutukset

Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta on selvitetty uuden liikenteen turvallisuusviraston perustamista. Liikenteen turvallisuusviraston muodostaisivat Ilmailuhallinto, Ajoneuvohallintokeskus, Rautatievirasto ja Merenkulkulaitoksen turvallisuusstoiminnot. Uuden turvallisuusviraston on tarkoitus aloittaa toimintansa vuoden 2010 alusta lukien. Päätöksen uuden viraston mahdollisesta perustamisesta tekee hallinnon ja aluekehityksen ministerityöryhmä (HALKE) 20.11.2008.

Liikenne- ja viestintäministeriö on edellyttänyt liikenteen turvallisuusvirastoon yhdistettäviltä virastoilta yhteistyötä TTS:n 2010-2013 laadinnassa. Uudistuksen keskeneräisyyden vuoksi virastot eivät ole voineet ryhtyä laajaan yhteistyöhön mahdollisen yhteisen tulevaisuuden osalta, vaan kukin virasto on laatinut TTS:n omien

toiminnallisten lähtökohtien mukaisesti. Edellä mainitut virastot ovat kuitenkin käyneet alustavat keskustelut, joiden perusteella varaudutaan suunnitelmien yhdistämiseen virastouudistuksen toteutuksen varmistuttua.

Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet

Liikenneverkon toimivuuden ja sujuvuuden parantaminen

Lentoliikenteen sujuvuus ja toimivuus varmistetaan jatkuvalla keskustelulla toimijoiden, niin viranomaisten kuin lentoasemilla ja ilmailualalla toimivien yritysten kanssa. Tulevia ongelmia ja liikenteen pullonkauloja pitää ennakoida, jotta niiltä vältyttäisiin. Ilmailuhallinnolla on koordinoituvastuu ja se informoi toimijoita myös muiden viranomaisten lentoliikennettä koskevista määräyksistä. Yhteistyössä pyritään ottamaan huomioon koko palveluketjun tarpeet.

Lennonvarmistuksen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan kehittämällä yritetään saada uusia toiminnallisia ilmatilalohkoja ja entistä joustavampi ilmatilan käyttö aikaiseksi.

Lentoliikenteen toimivuuden ja sujuvuuden takeena oleva lainsäädäntö on jo nyt melkein kokonaan EU:n yhteisölainsäädäntöä. Yhteisölainsäädäntö on johtanut lähes poikkeuksetta aiempia kansallisia lupaprosesseja työläämpiin menettelytapoihin ja lisääntyneeseen viranomaisvalvontaan. Yhteisölainsäädäntö on usein kompromissien tulos, eikä sitä ole onnistuttu kirjoittamaan sellaiseen muotoon, ettei selvittäviä tulkintoja tarvittaisi.

Yhteisölainsäädännön kehittyminen ja täsmentyminen tulee jatkumaan kaupallisen lentoliikenteen kaikilla osa-alueilla. Yhteisölainsäädäntö asettaa jäsenvaltion viranomaisresursseille korkeat laatu- ja määrävaatimukset. Valtion lentotoiminnan ja toistaiseksi myös harrasteilmailun vaatimukset ovat kuitenkin kansallisia.

EASAlle on annettu tiettyjä hyväksyntä- ja valvontatehtäviä lentoturvallisuuden alalla. Nykyisiin tehtäviin kuuluvat mm. ilmailuun liittyvien tuotteiden ja niitä suunnittelevien organisaatioiden hyväksyntä. EASA hyväksyy myös EU:n ulkopuoliset valmistus- ja huolto-organisaatiot sekä EU:n ulkopuoliset lentoyhtiöt ja lentokoulutusorganisaatiot ja -laitteet.

EASAlla on myös toimivaltaa lentotoiminta- ja lentäjäkoulutus sääntelyssä sekä tarkastelukaudella myös lennonvarmistuksen ja lentopaikkojen turvallisuusnormien sääntelyssä. EASAn toimivallan laajentaminen poistane vaihtelevasta turvallisuustasosta johtuvia kilpailun vääristymiä eurooppalaisessa ilmailussa ja parantaa lentoturvallisuutta lähes koko Euroopan alueella.

EASA valmistelelee Euroopan komission täytäntöönpanomääräyksiä ja osallistuu lainsäädäntövalmisteluun alueilla, joilla sillä on toimivalta tai joissa sille kaavailaan toimivaltaa. Lisäksi muilla lentoturvallisuuteen liittyvillä alueilla EASA antaa lausuntoja ja tekee tutkimuksia. EASA suorittaa lisäksi nk. standardisointitarkastuksia kansallisissa ilmailuviranomaisissa. Tarkoituksena on valvoa, että viranomaiset noudattavat EASA -asetusta ja sen nojalla annettuja täytäntöönpanoasetuksia.

Kansalliselle viranomaiselle jäävät täytäntöönpanotehtävät, mm. tarkempien määräysten antaminen, toimilupien, lupien ja hyväksyntöjen myöntäminen sekä valvonta ja neuvonta. Yhteisölainsäädännön myötä viranomaisen ilmoitus- ja raportointivelvollisuudet laajenevat entisestään. Komission valmistelemista täytäntöönpanosäännöistä, esim. lentoliikenteen turvaamisen ja lennonvarmistuksen aloilla, seuraa kansalliselle ilmailuviranomaiselle yhä täsmällisempiä vaatimuksia siitä, miten lupa-, hyväksymis- ja valvontamenettelyt on hoidettava.

Osallistuminen EASAn kokouksiin ja komissiota avustaviin komiteoihin sekä yhteistyö muiden maiden ilmailuviranomaisten kanssa ovat tärkeä osa Ilmailuhallinnon työtä.

Myös ICAOn (International Civil Aviation Organization) valvontakäytäntö on muuttumassa. ICAO keskittyy valvomaan, että jäsenmaissa on lainsäädäntö, prosessit ja riittävät resurssit, joilla järjestelmällisesti valvotaan ilmailutoimintaa. Niissä asioissa, jossa toimivaltaa on siirretty jäsenvaltiolta EU:lle, tulee ICAO valvomaan, että valtiot ovat huolehtineet velvoitteistaan EU:n jäsenvaltioina. Jo nyt ICAO auditoi jäsenvaltioiden ohella EASAA. ICAO ja EASA ovat tehneet yhteistyösopimuksen auditointien suorittamisesta. Moni kansainvälinen organisaatio valvoo Ilmailuhallintoa. Auditointeja voivat suorittaa ICAO, Euroopan komissio, EASA, ECAC, Eurocontrol ja joskus muut yksittäiset maat.

Matkustajan oikeuksiin liittyvät viranomaistehtävät lisääntyvät uuden yhteisöläinsäädännön myötä. Ilmailuhallinnon tulee kehittää matkustajan oikeuksiin liittyvää neuvonta- ja valvontatoimintaansa. Matkustajan oikeuksien ja varsinkin vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksien valvontaa varten kehitettävä asiantuntemus saattaa edellyttää lisää henkilöstöresursseja.

Yhteiskunnalle elintärkeiden toimintojen turvaaminen (YETT –strategia)

Ilmailuhallinto osallistuu liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tapahtuvaan valmiussuunnitteluun ja -harjoitteluun, jonka avulla turvataan siviili-ilmailu myös poikkeustilanteissa. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla osallistutaan myös yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisstrategian päivitystyöhön. Ilmailuhallinto kantaa myös siviilikriisinhallinnan tulevan kansallisen strategian mukaisen vastuunsa.

Ilmailuhallinnon toimintojen turvaaminen tapahtuu normaaliajan organisaatiolla tarvittaessa omien resurssien painotuksia muuttaen. Fyysinen suojaaminen tapahtuu viraston omakohtaisen suojaamistoiminnan lisäksi yhteistoiminnassa poliisin ja puolustusvoimien kanssa.

Ilmailuhallinto suunnittelee varautumista poikkeusoloihin valmiuslain (1080/1991) sekä parhaillaan eduskuntakäsittelyssä olevan uudistetun valmiuslain perusteella. Lisäksi Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa varautumista vuonna 1998 tehdyn sekä parhaillaan valmisteilla olevan varautumisohjeen avulla. Ilmailuhallinto osallistuu LVM:n varautumisohjeen valmisteluun. Ilmailuhallinnon oma valmiusohje on myös valmisteilla ja työ etenee valmiuslain ja LVM:n varautumisohjeen edistymisen myötä.

Varautumisen tarkoituksena on varmistaa yhteiskunnan toimivuuden ja sotilaallisen puolustusvalmiuden edellyttämät lennot ja tarvittavassa määrin sääntelee muuta ilmailua ja lentopaikkojen käyttöä. Samoin varaudutaan polttonesteiden sekä varaosien ja tarvikkeiden säännöstelyyn yhteiskunnan ja maanpuolustuksen kannalta kriittisten lentojen turvaamiseksi. Ilmailuhallinto ohjaa ilmailulain (1242/2005) 161 §:n perusteella ilmailualan toimijoiden, kuten lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden, lentotoimintaluvan haltijoiden, lentoasemanpitäjien sekä ilmaliikennepalvelujen ja sääpalvelujen tuottajien, varautumista poikkeusoloihin.

Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason turvaaminen

Ilmailuhallinnon toiminnan kannalta on keskeistä täyttää ne tehtävät, jotka laissa on virastolle asetettu. Tehtäviin kuuluu myös vaikuttaminen tulevan lainsäädännön sisältöön. Osallistumalla lainsäädäntötyöskentelyyn voidaan kehittää suomalaista ja eurooppalaista ilmailua. Ilmailuhallinnon tehtäviin ei varsinaisesti kuulu liikenteen peruspalvelutason takaaminen, jossa vaikutetaan infran luomiseen tai suoraan yritysten toimintaedellytyksiin. Vähimmäispalvelutason määrittelemisen esim. asettamalla julkisen palvelun velvoite jollekin lentoreitille kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle.

Tehokas vaikuttaminen edellyttää EU:n ja muiden kansainvälisten toimielinten tehtävien ja päätöksentekoprosessin ymmärtämistä. Kansainvälisessä yhteistyössä tulee tuoda suomalaisen ilmailun erityispiirteet esiin ja varmistaa, että ne tulevat jo valmisteluvaiheessa huomioon otetuiksi.

Ilmailuhallinto edustaa Suomea ICAO:ssa ja Euroopan siviili-ilmailukonferenssissa, ECACissa. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on Suomen ensisijainen edustaja Euroopan neuvoston ilmailutyöryhmän kokouksissa. Euroopan komissiota avustaviin komiteoihin ja Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASAn komiteoihin osallistuu pääsääntöisesti Ilmailuhallinto aihepiiristä riippuen. Ilmailuhallinto ja LVM tekevät läheistä yhteistyötä lainvalmisteluasioissa. Ilmailuhallinto avustaa LVM:tä ilmailualan asiantuntijaorganisaationa kansallisissa ja kansainvälisissä yhteyksissä. Eurocontrolissa Ilmailuhallinto edustaa Suomea viranomaisasioissa.

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

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

Kun lentoliikennettä koskevia vaatimuksia verrataan muiden liikennemuotojen palvelutasovaatimuksiin, selkeimmät erot on havaittavissa infrastruktuurin ja viranomaistoimintojen rahoituksessa, lentoliikenteen turvavaatimuksissa sekä matkustajan oikeus -kysymyksissä.

Infrastruktuurin ja viranomaistoimintojen rahoituksen osalta ilmailussa on perinteisesti lähdetty siitä, että sektori huolehtii itse rahoituksesta ja budjettirahoituksen osuus on vähäinen. Toisaalta lentoliikenteelle aiheutuu muihin liikennemuotoihin verrattuna enemmän kustannuksia turvajärjestelyistä.

Lisäksi matkustajan oikeuksien turvaamiseksi lentoliikenteeseen on luotu mekanismeja, jotka muilta kuljetusmuodoilta vielä puuttuvat. Kun on vielä päätetty myös lentoliikenteen päästökaupan käynnistämisestä, ilmailun "edelläkävijän" asema korostuu entisestään.

Liikennekuolemien ja vakavien vammautumisten vähentäminen

Lentoturvallisuuden tavoitteena on nollatoleranssi kaupallisessa lentoliikenteessä ja hyvä turvallisuustaso harrasteilmailussa. Turvallisuustasoon voidaan vaikuttaa normein, valvonnalla ja tarvittaessa puuttamalla organisaation toimintaan.

Ilmailun turvallisuuskriteerit ovat tarkastelujaksolla jo lähes kokonaan yhteiseurooppalaisia normeja. Harrasteilmailu jää osittain EU-normien ulkopuolelle. Norminannon osalta Ilmailuhallinto osallistuu kansainväliseen yhteistyöhön Suomen kannalta tärkeiden normien valmistelussa ottaen huomioon Suomen ominaispiirteet, liikennestrategian ja vaikutusmahdollisuudet.

Normien pohjana ovat ICAOn (International Civil Aviation Organization) vaatimukset. ICAOn vaatimukset ovat yleisluonteisia. Euroopassa niitä on haluttu täydentää ja silloin on päädytty monin osin ICAOn standardeja tiukempiin normeihin. Uusien turvallisuus-, turva- ja ympäristönormien käyttöönoton kustannusvaikutukset voivat olla suuret.

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

Valvonnan keinoja ovat lupakirjojen ja toimilupien antaminen, käsikirjojen tarkastaminen ja hyväksyminen sekä toiminnassa tapahtuvien muutosten tarkastaminen ja hyväksyminen. Muita keinoja ovat esim. yrityksissä paikan päällä tapahtuvat tarkastukset (auditoinnit), ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastukset ja koti- ja ulkomaisten lentokoneiden asematasotarkastukset.

Säädösten mukaan lentoyhtiöillä, lentoasemilla ja lennonvarmistuselimillä itsellään on yksiselitteisesti vastuu toimintansa turvallisuudesta. Niiltä edellytetään laatujärjestelmää ja lähitulevaisuudessa myös turvallisuudenhallintajärjestelmää (SMS, Safety Management Systems) riskianalyyseineen. Näiden menetelmien ja säädösten edellyttämän riittävän ammattitaitoisen henkilöstön avulla organisaatiot voivat pitää turvallisuutensa korkealla tasolla. Valvontaviranomaisen tehtävänä on tarkastaa toiminnanharjoittajien turvallisuudenhallintajärjestelmiä ja tarvittaessa vaatia korjauksia niihin.

Turvallisuudenhallintajärjestelmien hyväksymis- ja valvontatehtäviin tarvitaan tulevaisuudessa lisää sen alan asiantuntijoita. Uusista tehtävistä seuraa tarve siirtää työntekijäresursseja järjestelmien tarkastustehtäviin ja panostaa yhä enemmän henkilöstön ammattitaidon kehittämiseen ja koulutukseen. Turvallisuustyön pitää olla kokonaisvaltaista ja pitkäjänteistä. Valvonta ja siihen liittyvä neuvonta on myös yhä enemmän dialogia asiakkaiden kanssa. Tarvitaan tiheitä yhteisiä tapauksia, joissa sovitaan pelisäännöistä. Viranomaispalvelun sijainti lähellä asiakasta on olennaisen tärkeää työn sujuvuuden ja taloudellisuuden vuoksi.

Viranomaisen tehtävä on ryhtyä toimenpiteisiin todetessaan lentoyhtiön tai muun ilmailun toimijan poikkeavan säädöksistä tai hyväksytyissä toimintakäsikirjoissa esitetyistä menetelmistä. Viranomaisen tekee tarkastustyötään kansainvälisten viranomaisvaatimusten mukaisesti yhteiskunnan sille osoittamalla resursseilla.

Suuri osa harrasteilmailussa käytettävistä keveistä ilma-aluksista ei kuulu ainakaan lähitulevaisuudessa yhteisöläinsäädännön soveltamisalaan. Harrasteilmailun valvontatehtäviä pyritään aktiivisesti siirtämään Suomen Ilmailuliitto ry:n hoidettavaksi. Ilmailuhallinnon tavoitteena on vaikuttaminen harrasteilmailuun niin, että sen turvallisuus kehittyy hyvään suuntaan.

Ilmastomuutoksen hillitseminen ja siihen sopeutuminen

Lentoliikenteen tärkeimpänä tulevaisuuden energia- ja ilmastopoliittisena ohjauskeinona pidetään päästökauppaa, etenkin jos siitä saadaan maailmanlaajuisesti toimiva. Ilmailun päästökauppa alkaa 1. tammikuuta 2012 sekä EU:n sisäisillä että EU:n ja kolmansien maiden välisillä lennoilla. Päästöoikeuksia jaetaan vuonna 2012 lentoyhtiöille 97 prosenttia vuosien 2004–2006 päästöjen keskiarvosta. Oikeuksien kokonaismäärää rajoitetaan vuonna 2013 niin, että se on 95 prosenttia vuosien 2004–2006 keskiarvopäästöistä kutakin päästökauppavuotta kohden. Jatkossa kokonaismäärää voidaan edelleen pienentää. Päästökaupan ensimmäisenä vuonna päästöoikeuksista huutokaupataan 15 prosenttia. Loput oikeuksista jaetaan lentoyhtiöille ilmaiseksi niin sanotun *benchmark*-vertailun kautta, jossa jakoperusteena ovat lennetyt tonnikilometrit. Huutokaupattavaa osuutta kokonaispäästöistä voidaan tarvittaessa kasvattaa.

Kaavailtujen viranomaistehtävien mukaan Ilmailuhallinto tulee vastaamaan vapaasti jaettavien päästöoikeuksien jaosta ja jakamisen perusteena olevan vertailun toteuttamisesta, ilmailun päästökaupan edellyttämästä seurannasta ja raportoinnista sekä niistä seuraamuskäytännöistä, joita kohdistetaan päästökauppalaain velvoitteita noudattamasta kieltäytyviin lentoyhtiöihin.

Ilmailualan eurooppalainen teknologiayhteisö ACARE (*Advisor Council for Aeronautics Research in Europe*) tavoittelee vuoteen 2020 mennessä kehittelevänsä teknologiaa, jonka avulla hiilidioksidipäästöt vähenevät 50 prosentilla, typenoksidipäästöt 80 prosentilla sekä meluhaitat 50 prosentilla. ACAREN asettamia tavoitteita pyrkii osaltaan saavuttamaan tähänastisesti suurin lentoliikenneteknologian tutkimusprojekti Clean Sky. Kustannukset kaudella 2008–2013 jaetaan Euroopan komission ja lentokoneteollisuuden välillä. Clean Skyn tarkoituksena on vauhdittaa puhtaan ja energiatehokkaan lentoliikenneteknologian kehittämistä, hyväksyntää ja käyttöönottoa EU:ssa.

EU:ssa pyritään vähentämään CO₂ päästöjä 9–12 prosenttia vuoteen 2020 mennessä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (SES) ja uuden sukupolven eurooppalaisen ilmailukäytännön hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämisen kautta. Suurentamalla toiminnallisia ilmatilalohkoja voidaan saada lyhyempiä lentoreittejä. Lentoreitin ja -korkeuden valinnalla voidaan myös pienentää ilmastovaikutuksia. Jatkuvan liu'un lähestymisellä (CDA) voidaan lähestymisvaiheessa säästää polttoainetta 10–30 prosenttia tavalliseen lähestymiseen verrattuna. Suurilla lentokoneilla tämä tarkoittaa noin 200 kilon polttoaineen säästöä lähestymistä kohden.

Polttoaineen hinnan nousu lisää kiinnostusta biopolttoaineisiin, jotka myös vähentävät päästöjä. Haasteena on kehittää lentokonekäyttöön biopolttoaine, joka ei kilpaile ravinnontuotannon kanssa ja joka on lentoturvallisuuden, ympäristön ja talouden kannalta kestävä.

On arvioitu, että ilmastomuutos tulee lisäämään Suomessa poikkeavia sääoloja ja äkillisiä sääolojen vaihteluja kuten tuulisuuksia, myrskyjä, ukkosta, rankkasateita ja tulvia. Vaikka normien kautta varmistetaan, että toiminta on turvallista kaikissa sääolosuhteissa, tulisi erityistä huomiota kiinnittää siihen, miten alan toimijat huomioivat nämä muutokset turvallisuudenhallintajärjestelmissään.

Ilmailuhallinto seuraa aktiivisesti kansainvälisten ympäristöprojektien etenemistä, pyrkii osallistumaan normien valmisteluun sekä tarjoaa tarvittaessa asiantuntija-apuaan. Ympäristövaikutusten vähentämiseksi Ilmailuhallinto pyrkii minimoimaan oman ja asiakkaidensa matkustustarpeen. Tavoitteen toteuttamiseksi on tärkeää, että Ilmailuhallinto sijaitsee lähellä tärkeimpiä sidosryhmiään ja maamme suurinta lentoasemaa.

Vaikka ympäristökysymysten painoarvo lisääntyy jatkuvasti sekä kansallisessa että kansainvälisessä politiikassa, ovat EU-maat ja eräät muut maat lähestymistavoissaan eri linjoilla. Yrityksestä huolimatta ICAO:ssa ei ole päästy yksimielisyyteen keinoista vähentää päästöjä tehokkaasti. Ilmailuhallinnolla on tarve kasvattaa asiantuntemusta ja panostaa vaikuttamiseen, jotta pystyisimme edesauttamaan ilmailun aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentämisessä. Ilmailuhallinnon yhteistyö ympäristöviranomaisten kanssa tulee lisääntymään.

Hallinnonalan tuottavuuden parantaminen

Hallinnonalan tuottavuuden parantamiseen Ilmailuhallinto osallistuu olemalla mukana aktiivisesti meneillään olevassa liikenteen turvallisuusviraston perustamistyössä.

Arvioidaan edelleen mahdollisuuksia käyttää ostopalveluita sekä toimintojen ulkoistamista huomioiden viranomaistehtävien luonne.

Tuottavuutta parannetaan lisäksi mm. tietojärjestelmähankkeella, jossa uudistetaan Ilmailuhallinnon operatiiviset tietojärjestelmät. Hankeen tavoitteena on tuottavuuden parantamisen lisäksi mm. viranomaisen toiminnan kehittäminen ja lentoturvallisuuden parantaminen. Hanke sisältää ratkaisut muun muassa asiakasyhteystietokantaan (CRM), ilma-alusrekisterisovellukseen, lupakirjajärjestelmään sekä teoriakoejärjestelmään.

Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma 2010 - 2013

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 2010 - 2013 seuraavat strategiset päämäärät:

1. Ilmailun turvallisuuden ylläpitäminen

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

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

2. Ulkoinen vaikuttaminen

Painopisteitä määriteltäessä otetaan huomioon Suomen ominaispiirteet, liikenne-
strategia ja vaikuttamisen mahdollisuudet.

3. Hyvä palvelu

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

4. Kustannustehokkuus

Tämä saavutetaan kehittämällä prosesseja ja niitä tukevia järjestelmiä sekä henki-
löstön osaamista. Voimavarojen priorisoinnissa otetaan huomioon keskeiset toi-
minnalliset tavoitteet.

5. Ammattitaitoinen ja pätevä henkilöstö

Tarjoamme mielenkiintoisen, haasteellisen ja kansainvälisen työympäristön. Var-
mistamme osaamisen jatkuvalla, suunnitelmallisella koulutuksella. Huolehdimme
työhyvinvoinnista ja tarjoamme oikeudenmukaiset työh ehdot.

Johtamista tukevan palkkausjärjestelmän lisäksi huolehdimme palkkakilpailukyvyys-
tä tuloksellisuutta ja yhteistyötä edistävällä palkinnalla.

6. Viestinnän ja neuvonnan kehittäminen

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

Ilmailuhallinnon kriittiset menestystekijät Balanced Scorecardin näkökulmiin jaoteltuna ovat seuraavat:

Vaikuttavuus

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

Asiakkaat

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

Prosessit ja talous

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

Henkilöstön osaaminen ja hyvinvointi

- Toimiva henkilöstöpolitiikka (sis. henkilöstön hyvinvoinnista ja työviihtyvyydestä huolehtiminen)
- Henkilöstön osaaminen
- Johtaminen ja sen kehittäminen

Ilmailuhallinnon toimintasuunnitelma on esitetty taulukon muodossa, jossa ovat mukana strategiset päämäärät 2010–2013 sekä Balanced Scorecardin mukaiset näkökulmat, kriittiset menestystekijät, toimenpiteet ja tavoitetasot. Tavoitetasot on esitetty tässä vain vuosina, jolloin toimenpidettä tehdään tai jolloin sen tulee olla valmis.

Vaikuttavuus					
Kriittiset menestystekijät	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2010	2011	2012	2013
Valvonnan järjestelmällisyys	Raportointijärjestelmää hyödyntävän analyysityön systematisointi	X			
Normiston selkeys ja ajantasaisuus	Kansallisen ja harrasteilmailua koskevan normiston uudistaminen	X	X	X	
	Kansallisen määräysjärjestelmän kokonaisarviointi	X	X	X	
Hallittu vaikuttaminen	Aktiivinen yhteistyö ulkomaisten ja kotimaisten viranomaisten ja merkittävien järjestöjen kanssa. Tämä sisältää mm.	X	X	X	X
	- projektien priorisointi - arvioidaan prosessi kokonaisuuden hallitsemiseksi	X X	X	X	X
Viestintä ja neuvonta	Muutosviestinnän loppuunsaattaminen	X	X		
	Uuden organisaatiokulttuurin perustan luominen	X	X	X	
	Asiakasviestinnän jatkuvuuden takaaminen	X	X	X	X
	Uusien sähköisten palvelujen kehittämisen koordinointi (ml. extranet)	X	X	X	

Asiakkaat					
Kriittiset menestystekijät	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2010	2011	2012	2013
Hyvän hallinnon toteuttaminen	Sähköisen asiointin kehittäminen, mm.	X	X	X	X
	- asiakkaan kannalta - sisäiset toimintatavat - järjestelmän integraation kannalta				
	Dokumenttien ja päätösten standardisointi tarvittavin osin	X	X		
	Toimintojen ja menettelytapojen sisäinen tarkastelu ja kehittäminen	X	X	X	X
Kyky tuottaa oikeat palvelut ml. uudet palvelutarpeet	Yleisilmailun palvelukonseptin kehittäminen	X	X	X	X
	Osa 66 -viranomaisteoriakokeiden järjestäminen (edellyttäen, että EASAN kysymyspankki valmistuu)	X			

Prosessit ja talous					
Kriittiset menestystekijät	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2010	2011	2012	2013
Kustannustehokkuus	Prosessien jatkuva parantaminen	X	X	X	X
Prosesseja vastaavat tietojärjestelmät	- Ilma-alusrekisteri - Lupakirjarekisteri - Asiakasyhteystietorekisteri - Teoriakoejärjestelmä - Extranet	X X X X X	X X X X X	X	
Kehittyvä, toimiva toimintajärjestelmä	Prosessien jatkuva parantaminen	X	X	X	X
Rahoituksen ja resurssien turvaaminen	Huolehdittava viraston riittävästä henkilöstöresursseista ja rahoituksesta tehtävien lisääntyessä. Tarvittaessa tukeudutaan ostopalveluihin.	X	X	X	X

Henkilöstön osaaminen ja hyvinvointi					
Kriittiset menestystekijät	Toimenpiteet	Aikataulu			
		2010	2011	2012	2013
Toimiva henkilöstöpolitiikka (sis. henkilöstön hyvinvoinnista ja työviihtyvyydestä huolehtiminen)	Palkkakilpailukyvystä huolehtiminen	X	X	X	X
	Järjestelmällinen henkilöstösuunnittelu - Rekrytointien priorisointi Ilmailuhallinnon kannalta tärkeämpiin tehtäviin	X	X	X	X
	Sisäisen tiedonkulun ja yhteistyön kehittäminen	X	X	X	X
	Henkilöstön työhyvinvoinnin ja työvihtyvyyden edistäminen	X	X	X	X
Henkilöstön osaaminen	Osaamisen siirtäminen	X	X		
Johtaminen ja sen kehittäminen	Johtamisen kehittäminen <ul style="list-style-type: none"> esimiesvalmennuksen loppuunsaattaminen 	X			
	Uuden liikenteen turvallisuusviraston johtamisjärjestelmän ja organisaatiokenteen kehittäminen	X	X		

Toiminnan painopisteet ja toimintasuunnitelma

Normit

Normityön keskittyminen EU-toimielimille ei vähennä Ilmailuhallinnon työmäärää. Lainsäädännön valmistelu vaatii merkittävää panosta myös kansallisella tasolla. Työtä tehdään useissa kansainvälisissä työryhmissä ja lisäksi asioita valmistellaan kotimaassa. Tehtävät vaativat monien asiantuntijoiden sitoutunutta työskentelyä. Uudet ja muuttuneet yhteiseurooppalaiset normit vaikuttavat yleensä myös kansallisiin normeihin.

Lentotoimintaa, koulutusta ja lupakirjoja koskeva sääntely on siirtynyt EUn toimivaltaan. Vuonna 2008 ja vuoden 2009 aikana tulevat lausunnoille vaatimusten toteuttamiseen liittyvät tarvittavat täytäntöönpanosäännökset. Nämä tulevat voimaan viimeistään keväällä 2012.

ICAO:n standardi ilmailuorganisaatioiden turvallisuudenhallintajärjestelmistä (SMS, Safety Management Systems) vaikuttaa säännöksiin, joita sovelletaan kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävien ilma-alusten huoltoon ja lentotoimintaan sekä mm. lennonvarmistuselinten ja lentoasemien toimintaan.

Ilmailuorganisaatiot joutuvat kuvaamaan SMS –järjestelmänsä toimintakäsikirjoitukseen ja Ilmailuhallinto joutuu tarkastamaan ja hyväksymään organisaatioiden SMS –järjestelmät. Ilmailuhallinnon henkilöstö joudutaan myös kouluttamaan SMS:n hyväksyntään ja siihen liittyviin tarkastuksiin.

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

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

Yleisilmailunkin osalta ilma-alusten huoltoa koskevia määräyksiä sovelletaan Ilmailuhallinnon määräämän siirtymäajan jälkeen syyskuusta 2009 alkaen.

EU:n sääntelyn piiriin eivät kuulu esim. valtion ilma-alukset (kuten rajavartiolaitos) tai tutkimustoiminnassa käytettävät mittauslentokoneet ja suuri osa keveistä harasteilmailussa käytettävistä ilma-aluksista. EU:n säännösten lisäksi tarvitaan siis myös rinnakkaiset kansalliset määräykset. Vaikka tarvitaan kaksi normistoa, ei ole järkevää, että ne olisivat toisistaan paljon poikkeavia.

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

Lennonvarmistusta koskevat toimintaympäristön muutokset tarkasteluvälillä 2010-2013 liittyvät yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsittelevän lainsäädännön uudistamishankkeeseen, nk. SES II-pakettiin, SESAR -projektiin sekä Euroopan lentoturvallisuusviraston EASA:n toimivallan laajentumiseen lennonvarmistukseen ja lentopaikkoihin.

EU-komissio on todennut, että nykyisellä lainsäädännöllä ei ole päästy yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan osalta haluttuihin kehitystavoitteisiin, joten lisää toimia tarvitaan. Komission mukaan tulevaisuuden haasteet liittyvät eurooppalaisen ilmatilan ja lennonvarmistuksen harmonisointiin, ilmatilan kapasiteetin tehostamiseen,

taloudellisen regulaatioon ja ympäristökysymyksiin. Tämän johdosta kansallisen viranomaisen tehtäväkenttä laajenee merkittävästi mm. joustavan ilmatilan käytön periaatteiden toteuttamisessa. Erityisen tarkasti on seurattava SES II-pakettiin liittyvää hanketta toiminnallisten ilmatilalohkojen muodostamisessa. Komission tavoitteena on vähentää pienten lennonjohtoalueiden määrää ja muodostaa eurooppalainen ilmatila vain muutamasta ns. toiminnallisesta ilmatilalohkosta. Jos Euroopassa muodostetaan Suomen ilmatilaan vaikuttavia ylikansallisia ilmatilan lohkoja, vaikuttaa se merkittävästi ilmatilan hallinnan toimintoihin ja myös Ilmailuhallinnon toimintaan.

Toinen merkittävä vireillä oleva hanke on EU:n teknispainotteinen lennonvarmistuksen infrastruktuurin laaja kehittämishanke, SESAR. Projektin määrittelyvaihe on päättynyt ja vuoden 2009 aikana käynnistyy toinen vaihe eli kehitysvaihe. Vuonna 2015 on tarkoitus siirtyä kehitysvaiheesta toteuttamisvaiheeseen (2015-2020). Projektia johtamaan on perustettu SESAR -yhteisyrittäjä (SESAR Joint Undertaking). SESAR -projekti tuo suuria uudistuksia ja muutoksia lennonvarmistuksen laite- ja menetelmäjärjestelmiin ja Ilmailuhallinnon osalta lisää merkittävästi työmäärää jo nykyvaiheessa, mutta erityisesti myöhemmin konkreettisten laite- ja järjestelmä-uudistusten toteutuksen myötä.

Kolmantena keskeisenä hankkeena on EASAn toimivallan laajentaminen lennonvarmistukseen sekä lentopaikkoihin. Tätä koskeva lainsäädäntöehdotus on jo yhteisössä käsitteilyssä. Ehdotuksen käsitteilyyn osallistuminen lisää Ilmailuhallinnon työmäärää jo nyt. Jatkossa on odotettavissa myös näiltä osin tarkat eurooppalaiset harmonisoidut vaatimukset, yhteiset prosessit, kansallisen viranomaisen toiminnan auditoinnit, raportointivelvollisuus EASAlle yms., joten kansallisen viranomaisen tehtävien voi ennakoita lisääntyvän.

Kansalliset ilmailumääräykset tullaan asteittain saattamaan ajan tasalle vuoteen 2012 mennessä. Kaikki viranomaismääräykset vaativat läpikäyntiä ja tarkistusta ilmailualan lainsäädännön lukuisten muutosten johdosta.

Luvat ja hyväksynnät

Ilma-alusten sekä niiden osien ja laitteiden suunnitteluun sekä muutostöihin ja korjauksiin liittyvät hyväksynnät haetaan EASAlta. Valmistukseen liittyvät hyväksynnät, ilma-aluskohtaiset todistukset ja huoltotoimintaan liittyvät hyväksynnät haetaan Ilmailuhallinnolta. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voidaan valtuuttaa tekemään ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksia ja antamaan lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia. Toimintojen voidaan olettaa olevan vakiintuneita ennen tarkastelujakson alkua, kuitenkin yleisilmailun osalta joitakin siirtymäaikoja ulottuu syyskuuhun 2011 asti.

Lento- ja koulutustoimintaa sekä lupakirjoja ja -kelpuutuksia koskeva norminanto on EU:n parlamentin ja komission asetuksella (EY) N:o 216/2008 siirtynyt EU:lle ja EASAlle. Siihen liittyen vuoden 2008 lopulla on julkaistu lausunnolle uusia toimenpanosäännöksiä (mm. Implementing Rules – Authority Requirements), jotka tuovat TTS -kauden alkupuolella kansallisille ilmailuviranomaiselle (Ilmailuhallinnolle tai liikenteen turvallisuusvirastolle) lisää uusia, näissä säännöksissä tarkemmin määriteltäviä, vuotuisia tarkastus- ja valvontatehtäviä, jollaisia aiemmissä JAA:n säännöksissä ei lakisääteisinä vaatimuksina ole ollut. Ilmailuhallinnon ja myös LVM:n näkemyksen mukaan näiden uusien tehtävien asianmukainen hoitaminen edellyttää lisäresursseja.

Pääosa näistä EU:n uusista säännöksistä on vielä valmisteluasteella (viimeistellään annettujen lausuntojen perusteella), mutta EASAn 2008 pitämässä työkokouksissa (From JARs to IRs Work Shops) ja asiasta eri valmisteluryhmissä käydyn keskustelun perusteella tulee kansalliselle ilmailuviranomaiselle suurella todennäköisyydellä mm. seuraavat suuritöiset lisätehtävät vuosina 2009 – 2013:

- Kaupallista ilmakuljetusta harjoittavien lentoyritysten (sekä lentokoneilla että helikoptereilla toimivat yritykset) toimilupien muuttaminen EASA -lentotoimintaluviksi;
- Muuta kaupallista lentotoimintaa harjoittavien yritysten sekä vaativilla liikentokoneilla ja helikoptereilla toimivien yksityisten yritysten lentotoimintaluvat ja hyväksynät;
- Lentokoulutusorganisaatioiden EASA -säännösten mukaiset toimiluvat ja hyväksynät;
- Kaikkien em. yritysten uusien EASA -säännösten mukaisten toimintakäsikirjojen hyväksynät ja ICAOn uusien standardien mukaisten turvallisuudenhallintajärjestelmien (SMS, Safety Management Systems) hyväksynät ja yritysten toiminnan säännönmukaiset vuotuiset tarkastukset (auditoinnit);
- Lupakirjojen ja kelpuutusten sekä lääketieteellisten kelpoisuustodistusten muuntaminen EASA -lupakirjoiksi ja -kelpuutuksiksi sekä kokonaan uuden harrastelentäjälupakirjaluokan (Leisure Pilot Licence) sekä todennäköisesti myös matkustamohenkilöstön lupakirjaluokan (Cabin Crew Licence) käyttöönottaminen ja tarvittavien lupakirjajärjestelmien luominen;
- Ilmailuviranomaisen valtuuttamien tarkastuslentäjien ja ilmailulääkäreiden säännöllinen kertauskoulutus ja toiminnan tarkastaminen;
- Ulkomaisten lentoyritysten ilma-alusten SAFA RAMP -asematasotarkastusten määrän kaksinkertaistaminen, jotta EU:n asettamat uudet tarkastustavoitteet täytetään.

Lennonvarmistuksessa komission mukaan tulevaisuuden haasteet liittyvät eurooppalaisen ilmatilan ja lennonvarmistuksen harmonisointiin, ilmatilan kapasiteetin tehostamiseen, taloudellisen regulaatioon ja ympäristökysymyksiin. Kansallisella tasolla tehtäväkenttä tulee merkittävästi laajentumaan, mm. joustavan ilmatilan käytön periaatteiden toteuttamisena.

Komission tavoitteena on vähentää pienten lennonjohtoalueiden määrää ja muodostaa eurooppalainen ilmatila vain muutamasta ns. toiminnallisesta ilmatilalohkosta. Mikäli Suomen ilmatilaan vaikuttavia ylikansallisia ilmatilan lohkoja muodostetaan, se vaikuttaa merkittävästi ilmatilan hallinnan toimintoihin ja myös Ilmailuhallinnon toimintaan.

Toisena merkittävänä osa-alueena on EU:n teknispainotteinen lennonvarmistuksen infrastruktuurin laaja kehittämishanke, SESAR. Projektin kehitysvaihe käynnistyy 2009 ja jatkuu tällä TTS-kaudella. Projektia vetämään on perustettu SESAR -yhteisyritys (SESAR Joint Undertake). SESAR -projekti tuo suuria uudistuksia ja muutoksia lennonvarmistuksen laite- ja menetelmäjärjestelmiin ja niiden hyväksyntään.

Kolmantena keskeisenä asiana suuria muutoksia tuo mukanaan lennonvarmistuksen sekä lentopaikkojen viranomaistoimintojen laajentuminen Euroopan lentoturvallisuusviraston EASA:n toimivaltaan. Näiden osalta yhteisölainsäädäntöluonnokset ovat jo käsittelyssä.

Myös uusia lentopaikkoihin ja lennonvarmistukseen liittyviä lupaprosesseja on tunnistettu. Mainittakoon kuntien kaava-asioihin liittyvät lausuntopyyynnöt, ilmatilan hallintaan liittyvät lupahakemukset, radiotaajuuksien hallintaan ja koordinointiin liittyvät tehtävät, lentosää- ja ilmailutiedotuspalvelun sekä maahuollinnan valvonta. Lupaprosessien osalta on myös erittäin tärkeää huomioida, että niiden yhteydessä tehdään suuri määrä asiakasneuvontaa.

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

Valvonta

Valvonnan määrää voidaan lisätä vain resursseja lisäämällä. Ilmailuhallinnolla tulee olla riittävät henkilöstöresurssit, jotta tehtävät voidaan hoitaa tehokkaasti ja annetun EUn ja EASAn vaatimuksien mukaisesti.

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

Ilmailuhallinnon osalta tämä edellyttää entistä systemaattisempaa toimintaa. EU ja EASA edellyttävät, että jäsenvaltiot suorittavat entistä enemmän ja tehokkaammin kolmansien valtioiden lentoyritysten Euroopan lentoasemille lentävien ilma-alusten asematasotarkastuksia ns. SAFA RAMP -tarkastuksia.

Samoin Ilmailuhallinto suorittamiinsa kotimaisten lentoyritysten toiminnantarkastuksiin liittyen tulee suorittamaan aiempaa enemmän yllätystarkastuksia myös asematasotarkastuksia, jolloin saadaan paremmin tietoa yritysten päivittäisestä lennonsuunnittelusta ja lentojen dokumentoinnista kuin etukäteen tiedossa olevien reittitarkastuslentojen yhteydessä.

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

Resurssien ohella tärkeä kehityskohde on valvontaan liittyvien tietojärjestelmien kehittäminen. Tietojärjestelmien tulee taata valvonnan suunnittelu, valvontaan liittyvien pohjatietojen saatavuus, valvontahavaintojen käyttö, poikkeamien määräaikaisten seuranta, tarvittavien asiakirjojen käsittely ja henkilökunnan koulutussuunnittelu.

Kaupalliseen ilmakuljetukseen käytettävien ilma-alusten huoltotoiminnan valvonta on vakiintunut. Painopisteinä ovat (1) huolto-organisaatioiden ja (2) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden systemaattinen valvonta sekä (3) ilma-alusten lentokelpoisuuden otantatarkastukset. Myös viimeksi mainitut tarkastukset tehdään systemaattisen tarkastusohjelman mukaisesti.

Harrasteilma-aluksen omistaja saa tulevaisuudessa valita, teettääkö hän ilma-aluksensa katsastuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolla vai viranomaisella. Ilmailuhallinnon nykyisten resurssien voidaan arvioida riittävän vain murtoosaan tarvittavasta määrästä. Yleisilmailun huoltotoimintaan liittyvät hakemukset saattavat näin ollen olla ruuhkautuneet vuoden 2010 alussa. On suotavaa, että maksuasetuksella voidaan säädellä markkinoiden toimintaa. Jos viranomaisen suorittama katsastus hinnoitellaan oikein, kysyntä kohdistunee markkinoille syntyviin edullisiin vaihtoehtoihin.

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

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

ICAO on jo ilmoittanut, että Suomen ilmailuviranomaisen koko toiminta auditoidaan vuoden 2010 alussa. Asia tulee työllistämään Ilmailuhallintoa huomattavasti auditointia edeltävinä vuosina ja varsinkin vuoden 2010 alussa. Erityisen haasteelliseksi asian tekee ministeriön suunnitteleman virastouudistuksen aikataulu, jonka mukaan uuden turvallisuusviraston toiminta käynnistyisi myös vuoden 2010 alussa.

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 viranomaisten välistä yhteistyötä, jotta saadaan yhtäaikaaisesti turvattua vapaa liikkuvuus, tasapuoliset kilpailuedellytykset ja lentoturvallisuus.

Matkustajan oikeudet on ala, josta säädetään yhteisötasolla yhä tarkemmin. Matkustajan oikeuksiin liittyvä valvonta edellyttää resursseja Ilmailuhallinnossa ja kulluttajaviranomaisissa. Tuorein, vuonna 2008 täysimääräisesti voimaantullut asetus vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatikustajien oikeuksista näkyy mm. neuvontatyönä ja matkustajavalitusten käsittelemisenä.

Kokonaan uusina valvontatehtävinä on odotettavissa lentoliikenteen päästökaupasta sekä lentoasemamaksudirektiivistä seuraavat kansallisen viranomaisen tehtävät.

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

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

Viestintä ja neuvonta

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

Ilmailuhallinnon sidosryhmiä ja asiakkaita ovat viestintästrategian mukaisesti

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

Vaikuttavuuden osalta vuosien 2010 – 2013 tärkeimmiksi toimenpiteiksi on asetettu turvallisuusviraston perustamiseen liittyvän muutosviestinnän loppuunsaattaminen, uuden organisaatiokulttuurin perustan luominen ja asiakasviestinnän jatkuvuuden takaaminen uudessa tilanteessa.

Jos ministeriön suunnittelema virastouudistus toteutuu kaavaillun aikataulun mukaan, tämän TTS-jakson vuodet tulevat olemaan keskeisimmät henkilöstön sitouttamisen ja uuden organisaatiokulttuurin luomisen vuodet. Sisäisen viestinnän tavoitteellinen suunnittelu yhdessä uuden organisaation kehittämistoiminnan ja henkilöstöhallinnon kanssa on ensiarvoisen tärkeää.

Sidosryhmäyhteistyössä on huomioitava ryhmien erilaiset tarpeet. Lentomatkustajia koskevat asiat, matkustajan oikeudet ja mahdolliset turvamääräysten muutokset ovat edelleen keskeisellä sijalla ulkoisessa tiedottamisessa. Muutostilanteessa asiakkaiden palvelu on taattava viestinnän ja neuvonnan riittävien resurssien ja jatkuvuuden takaamisella. Ilmailuun liittyvä viestinnän osaaminen ja asiakaspalvelu ei saa kadota uudesta organisaatiosta.

Suomalaisia ilmailijoita, yrityksiä ja yhteisöjä varten Ilmailuhallinto järjestää tarvittaessa tiedotustilaisuuksia ajankohtaisista aiheista. Ilmailuhallinto toimii isäntänä, kun EASA pitää Suomessa alueellisia työpajatilaisuuksia. Ilmailualasta kiinnostuneen median kanssa pyritään aktiiviseen vuorovaikutukseen. Johdon ja asiantuntijoiden mediavalmennusta ja muuta viestintäkoulutusta jatketaan tarpeen mukaan. Ajankohtaisista aiheista järjestetään mediatapaamisia tai asiakastilaisuuksia.

Vaikuttaminen ja yhteistyö

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Henkilöstövoimavarojen hallinta

Valtiovarainministeriön tuottavuusohjelmassa Ilmailuhallinnon henkilötyövuosien määrä suunnittelukaudelle on 130. Ilmailuhallintoa perustettaessa arvioitiin henkilöstötarpeeksi yli 140 henkilöä. Henkilöstövoimavarojen lisätarve on ilmailusektorin kasvun ja jatkuvasti EUn ja EASAn osoittamien lisääntyvien tehtävien johdosta edelleen korostunut. Taloussiosiossa on esitetty taulukkomuodossa nykyisten tehtävien hoitamiseen tarvittavat resurssit sekä uusien tehtävien aiheuttama lisäresurssien tarve.

Järjestelmällistä henkilöstösuunnittelua toteutetaan jokaisen rekrytoinnin, sekä eläkkeelle jäämis- että työpaikan vaihtotilanteessa, yhteydessä tehtäväkuvaa arvioimalla ja kohdentamalla toteutettavat rekrytoinnit Ilmailuhallinnon toiminnan kannalta tärkeimpiin tehtäviin.

Viraston henkilöstöstä moni tulee siirtymään eläkkeelle muutaman tulevan vuoden sisällä. Toiminta- ja taloussuunnitelmakauden 2010 - 2013 aikana 63 - 65 - vuotiaita on 7 prosenttia henkilöstöstä ja 60 vuotta täyttäneitä 23 prosenttia.

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

Systemaattiselle osaamisen siirtämiselle luodaan menettelytavat, joilla varmistetaan, että ydintehtävät hoidetaan turvallisuuden ja asiakaspalvelun kannalta asianmukaisesti ilman haittavaikutuksia. Käytännössä osaamisen siirtämistä hankaloittaa henkilötyövuosien raami, joka ei esimerkiksi eläkkeelle jäämisen yhteydessä mahdollista seuraajan ja eläkkeelle jäävän henkilön yhtäaikaista palveluksessa pi-

tämistä. Erityisasiantuntemusta edellyttävän osaamisen siirtäminen ei ole toteutettavissa hetkessä, vaan vaatii virkaan valitulta uudelta henkilöltä pitkäjänteistä ja perusteellista asioihin paneutumista

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

Monipuolisen osaamisen varmistamiseksi Ilmailuhallinto jatkaa panostusta henkilöstön ammatilliseen kehittämiseen osaamisen kehittämisprosessiin pohjautuen.

Palkkakilpailukyky vaikuttaa osaavan henkilöstön saatavuuteen rekrytointitilanteessa ja lisähaasteita siihen tuo se, että Ilmailuhallinto kilpailee osaavasta työvoimasta muun muassa lentoyritysten kanssa. Niin ikään henkilöstön pysyvyyteen ja uuden henkilöstön rekrytointiin vaikuttavat lentoliikenteen kehitys. Asiantuntevan ja pätevän henkilöstön turvaamiseksi arvioidaan muiden palkitsemismuotojen käytömahdollisuuksia uuden palkkausjärjestelmän jatkoksi.

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

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

Ilmailuhallinto kehittää keskeisimpiä tietojärjestelmiään. Kehityksen painopistealueina ovat sidosryhmille kohdistuvien sähköisten palvelujen ja organisaation ydinprosesseja tukevien sovellusratkaisujen kehittäminen, erityisesti ilma-alusrekisteri- ja ilmailulupakirjarekisterijärjestelmien sekä teoriakoejärjestelmän ja niihin liittyvän asiakkuudenhallintajärjestelmän kehittäminen. Valtionhallinnon tuomat uudet IT-palvelut lisäävät kehitettävälle tietojärjestelmille asetettavia vaatimuksia, jotka on otettava huomioon uusien ratkaisujen suunnittelussa.

Talous

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

Suoritteista perittävät maksut perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen Ilmailuhallinnon maksullisista suoritteista. Hinnittelussa on otettu huomioon vastaavanlaisista suoritteista perittävien maksujen rakenne ja taso Euroopan unionin jäsenmaissa, ilmailun edellytysten turvaaminen, ilmailun turvallisuuden edistäminen sekä kilpailun edistäminen lentoliikenteessä. Ilmailuhallinnon maksukertymä nousee TAE 2009:n mukaan 5 % vuonna 2009, maksutaso on pysynyt samana vuosina 2006 – 2008.

TOIMINNAN MENOT JA TULOT (1 000 EUROA)	2009	2010	2011	2012	2013
Bruttomenot	11 800	12 500	12 900	13 300	13 700
Bruttotulot	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200
Nettomenot (Ilmailuhallinnon esitys)	7 600	8 300	8 700	9 100	9 500
Nettomenot (kehys 2008 – 2011)	7 600	7 600	7 600		

Valtiontalouden tarkistettujen kehysten vuosille 2008 – 2011 osalta on Ilmailuhallinnon näkemyksen mukaan perusteltua nostaa Ilmailuhallinnon toimintamenojen tasoa vuodesta 2010 alkaen. Vuonna 2007 solmittu virka- ja työehtosopimus nosti henkilökustannusten tasoa merkittävästi. Tämän lisäksi on virastolla perusteltu tarve henkilötövuosien määrän nostamiseen. Ilmailuhallinnon kokonaismenoista on henkilöstökulujen osuus noin 67 %, näiden kulujen voimakas nousu aiheuttaa huomattavia paineita viraston toimintamenoille. Jotta virasto kykenee hoitamaan lakisääteiset tehtävänsä asianmukaisesti, tulisi viraston nettomäärärahaa nostaa vuosina 2010 – 2013. Ilmailuhallinnon Valtion talousarviossa vahvistettavat nettomenot ovat pysyneet samalla tasolla vuosina 2007 – 2009, yleisen kustannustason nousua vastaavia korotuksia ei ole tehty.

LENTOLIIKENTEEN VALVONTAMAKSU (1 000 EUROA)	2009	2010	2011	2012	2013
Bruttomenot	6 700	7 000	7 400	7 800	8 100

Lentoliikenteen valvontamaksu peritään jokaisesta lentoasemilta lähteneestä vähintään kaksivuotiaasta matkustajasta. Maksuvelvollinen on lentoaseman pitäjä. Lentoliikenteen valvontamaksua alennettiin 0,90 eurosta 0,80 euroon vuoden 2008 alusta alkaen.

Lentoliikenne on kasvanut viime vuosikymmeninä keskimäärin noin 5 prosentin vuosivauhtia. Lentoliikenteen voimakkaan kasvun ennakoidaan jatkuvan myös tulevina vuosina, mm. Finnair Oyj arvioi ainakin vielä jokin aika sitten matkustajamääränsä nousevan nykyisestä yhdeksästä miljoonasta yli 20 miljoonaan vuoteen 2017 mennessä. Lentoliikenteen valvontamaksun kertymän nousu mahdollistaneekin ainakin pääosin viraston nettomenojen noston rahoittamisen.

HENKILÖSTÖ (HTV)	2009	2010	2011	2012	2013
Henkilötövuodet (nykyiset tehtävät)	130	132	134	136	138
Henkilötövuodet (sisältäen uudet tehtävät)	130	139	145	151	157

Nykyisten tehtävien henkilötövuodet:

Tuottavuusohjelman perusteella on Ilmailuhallinnon henkilötövuosille asetettu enimmäismääräksi 130, virastoa perustettaessa arvioitiin tarpeeksi yli 140 henkilöä. Ilmailuhallinto katsoo, että viraston nykyisten tehtävien lisääntyessä voimakkaasti on perusteltu tarve nostaa henkilötövuosien enimmäismäärää nykyiseltä tasolta lähelle alkuperäisen perustamissuunnitelman mukaista tasoa, näin voidaan

varmistaa viraston tehtävien hoito sekä säilyttää nykyinen palvelutaso. Mikäli Ilmailuhallinnon henkilöresursseja ei voida kasvattaa lentoliikenteen voimakkaan kasvun myötä, saattaa tämä hidastaa suomalaisten ilmailualan toimijoiden mm. Finnair Oyj:n ja Finavian huomattavien investointiohjelmien (pelkästään Finnair Oyj:n suunnitellut investoinnit vuoteen 2017 mennessä ovat lähes kaksi miljardia euroa) edellyttämien lupien käsittelyä. Tämä voi puolestaan viivästyttää näiden investointiohjelmien toteuttamista.

Uusien tehtävien henkilötyövuodet:

Eri ilmailutoimintojen sääntelyn ja norminannon siirtyminen EU:lle ja EASA:lle sekä siihen liittyvät uudet EU:n parlamentin ja komission asetukset sekä EASA:n toimeenpanosäännökset (IRs, Implementing Rules – Authority Requirements) tuovat kansallisille ilmailuviranomaisille runsaasti näissä säännöksissä tarkemmin määriteltäviä vuotuisia, lakisäätteisiä lisätehtäviä, jollaisia aiemmissa JAA:n säännöksissä ei vaatimustasoisina ole ollut. Pääosa näistä EU:n uusista säännöksistä on vielä valmisteluasteella (ei vielä edes julkaistu lausunnolle), mutta asiasta eri valmisteluryhmissä käydyn keskustelun perusteella tulee kansalliselle ilmailu-viranomaiselle suurella todennäköisyydellä runsaasti lisätehtäviä vuosina 2009 – 2012. Arvio näiden lisätehtävien vaatimasta henkilömäärästä on 19,35 henkilötyövuotta. Yksityiskohtainen muistio uusista tehtävistä ja näiden vaatimista henkilöresursseista on toimitettu 16.9.2008 liikenne- ja viestintäministeriöön.

Liite: Tietojärjestelmähankkeet 2010 – 2013

TTS 2010 - 2013: Tietojärjestelmä-, perustietotekniikka- ja tietotekniset infrastruktuurihankkeet										v5.21
OSA A	OBSI På grund av orsaker som gäller den tekniska kompatibiliteten finns blanketter endast på finska.								Päiväys	8.10.2008
1	Hankkeen nimi	Tietojärjestelmäkehitys								
2	Hankkeen nimilyhenne	-								
3	Hankkeen luokka (hankkeen pääasiallinen kehittämiskohte)	3.1 Ydintoiminnon tietojärjestelmä								
4	Virasto tai laitos	Ilmailuhallinto	Hallinnoala (PL)	PL 31 LVM						
5	Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö	Janne Heinonen								
6	Yhteyshenkilön nimi, puhelinnumero ja s-posti	Janne Heinonen	09 4250 2856	janne.heinonen@ilmailuhallinto.fi						
7	Hankkeen verkko-osoite (jos on)	-								
8	Hanketta koskevat virastoa ohjaavien organisaatioiden päätökset yksilöintitietoineen (ministeriön käynnistys- tai rahoituspäätös, tulosopimus etc.)									
9	Hankkeen taustalla olevat hallituksen lakiesitykset tai EU-säädöshankkeet (esityksen nimi ja nro)									
10	Hankkeen yleiskuvaus (mistä kysymys) ja toiminnalliset tavoitteet	Vanhan tietojärjestelmän kehittäminen vastaamaan ydinprosesseja ja tuottavuustavoitteita								
11	Hankkeen status/etenemisen vaihe joulukuussa 2008	Vaihe								
12	Tarvittaessa lyhyt tilannekuvaus	Hankkeen määrittelyt, sovellusten määrittelyt, integraatiostrategia ja tavoitteet, henkilökunnan koul.								
13	Hankkeen tuloksena syntyvän tietojärjestelmän tai palvelun keskeiset hyödyt virastolle ja mahdollisille muille tahoille	Tuottavuuden kasvu, prosessien tehostuminen, asioiden läpimenoaikojen lyheneminen, asiahallinnan kehittyminen ja hyvän hallintotavan mukaisuus								
14	Hankkeen (konkreettinen) lopputulos tai tulokset	Uudet lupakirja-, ilma-alusrekisteri-, teoriakoe- ja asiakashallintajärjestelmät (vaihe 1) Extranet-palvelut, auditointijärjestelmä ja asiakashallintajärjestelmän kakkososa (vaihe 2)								
15	Hankkeen mahdollinen liityntä muun viranomaisen hankkeeseen ja/tai valtioneuvoston/ministeriön toiminta- tai kehittämissuunnitelmiin sekä päätöksiin.									
16	Hankkeen aikataulu	Aloitusvuosi:	2008	Suunn. käyttöönottovuosi:	2009-2012					
OSA B										
17	Hankkeen investointimenot (1000 €/v)	TP 2007	TA 2008	TAE 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013	Yhteensä	
a	Ostetun työn arvo (1000 €/v)		135	479	260	169	190	10	1 243	
b	Muut kustannukset, laitteet, kertalaisenssit yms. (1000 €/v)					25			25	
c	Hankintamenot yhteensä (1000 €/v)	0	135	479	260	194	190	10	1 268	
d	Oman työn määrä, nykyinen henkilöstö (htv/v)		1	2	2	2	2	0	7	
e	Oman työn arvo, nykyinen henkilöstö (1000 €/v)		60	120	120	120	120	0	540	
f	Mahdollisen oman lisähenkilöstön tarve (htv/v)								0	
g	Mahdollisen oman lisähenkilöstön vuotuiset menot (1000 €/v)								0	
18	Arvioidut vuotuiset käyttömenot	TP 2007	TA 2008	TAE 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013	Invest. arv. pitoaika, vuotta	
a	Käyttöön otettavan IT-järjestelmän tai palvelun käyttömenot (1000 €/v)				40	60	80	80		
b	Järjestelmän/palvelun käytön oman hlöstön vuotuiset menot (1000 €/v)				20	20	20	20		
c	Käyttömenot yhteensä (1000 €/v)	0	0	0	60	80	100	100		
19	Lisätietoja tai huomautuksia									
OSA C										
	Hankkeen nimi	Tietojärjestelmäkehitys								
20	Hankkeen rahoitustarve (täytetään vain, jos haetaan rahoitusta tuottavuuden edistämiseen tarkoitetuista varoista, esim. VM:n momentti 28.40.21)	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013	Yhteensä				
a	Ostetun työn arvo (1000 €/v)					0				
b	Muut kustannukset, laitteet, kertalaisenssit yms. (1000 €/v)					0				
c	Hankkeen investointeihin haettava rahoitus yhteensä (1000 €/v)	0	0	0	0	0				
d	Rahoitustarpeen perustelut ja investoinnin kohteet									
e	Hankeesta laadittu hanke- tms. suunnitelma	K/E								
	Mikäli hankesuunnitelman yhteydessä on laadittu myös investointilaskelma, kustannushyötyanalyysi tai vastaava, niin se pyydetään toimittamaan valtiovarainministeriöön.									