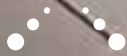


Flygsäkerheten år 2008



Innehåll

- 5 Grunden för vårt arbete**
- 7 Överdirektörens översikt**
 - Luftfartsförvaltningen går till historien
- 9 Målen för 2008**
- 10 Ett nytt ämbetsverk 2010**
 - En del av det framtida trafiksäkerhetsverket
- 11 Nära kunden**
- 12 Luftvärdighet**
 - Från besiktning till granskning
- 13 FAM vet det mesta om turbopropflygplan**
- 14 Flygdrift**
 - Flygbolagen och flygplanen synas noga
- 15 Flygbolag genomförde nya normer**
- 16 Utbildning och certifikat**
 - Nya utbildningstillstånd
- 17 "Lärarna är megacool"**
- 18 Certifikat av många slag**
- 19 En skola – många tillstånd**
- 20 Flygtrafiktjänst och flygplatser**
 - Samarbete på Europas himmel
- 21 Nordeuropeiskt luftrumblock planeras**
- 22 Luftfartspolitik**
 - Ha en säker och miljövänlig resa!
- 23 Miljöarbetet är ett led i flygbolagets strategi**
- 24 Personal, ekonomi och utveckling**
 - Vi arbetar för säkerheten
- 27 Vi vårdar hälsan - tillsammans!**
- 28 Organisation och uppgifter**
- 30 Hänt 2008**
- 33 Nyckeltal och luftfartsstatistik**
- 38 Kontaktuppgifter**
 - E-postadresser för rådgivning
 - Redaktion



ILMAILUHALLINTO

LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

Flygsäkerheten år 2008

**Luftfartsförvaltningens
årsredovisning**



Grunden för vårt arbete

Verksamhetsidé

Luftfartsförvaltningen är den finska myndigheten för den civila luftfarten. Luftfartsförvaltningen drar försorg om luftfartens allmänna säkerhet och förvaltar ärenden med anknytning till flygtrafiken och trafikens smidighet. Luftfartsförvaltningen deltar i behandlingen av luftfartens miljöfrågor och i det internationella samarbetet på den civila luftfartens område.

Vision

Luftfartsförvaltningen är en känd och uppskattad nationell och internationell aktör inom luftfarten.

Vi främjar den finska luftfartens höga säkerhetsnivå och verksamhetsförutsättningar.

Vi är en motiverande, progressiv och väl ledd arbetsplats för experter.

Värderingar

Luftfartens säkerhet

Genom att utfärda föreskrifter och utöva tillsyn över luftfartsverksamheten upprätthåller vi inom den finska luftfarten den höga säkerhetsnivå som är betecknande för utvecklade stater.

Effektivitet

Vi arbetar systematiskt i enlighet med de mål vi ställt upp. Vi utnyttjar våra resurser rätt och utvecklar våra verksamhetsmetoder.

God kundbetjäning

Vi anser att god kundbetjäning är viktig. Vi arbetar konsekvent, opartiskt, pålitligt och smidigt och beaktar responsen från kunderna.

Samarbete

Vi fullföljer Luftfartsförvaltningens gemensamma mål och värdesätter varandras arbete. Vårt samarbete baserar sig på diskussion, öppenhet och ömsesidigt förtroende.



Luftfartsförvaltningen går till historien

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Kim Salonen
Överdirektör





Målen för 2008

Luftfartsförvaltningen är en myndighet som lyder under kommunikationsministeriet och har hand om säkerhets- och förvaltningsuppgifter på luftfartens område. Luftfartsförvaltningens syfte är att främja den civila luftfartens allmänna säkerhet och luftfartsskyddet, att behandla frågor som gäller den kommersiella luftfarten och trafikens smidighet samt att minska miljöolägenheterna av luftfarten.

Luftfartsförvaltningen representerar Finland i de internationella samarbetsorganen ICAO, ECAC och Eurocontrol samt i olika EU-organ, särskilt EASA. Deltagande i det internationella samarbetet är ett viktigt sätt att påverka och att föra fram särdragen hos luftfarten i Finland. År 2008 fortgick det här arbetet aktivt.

Flygsäkerheten i Finland är på en hög nivå internationellt sett. I enlighet med de gemensamma europeiska riktlinjerna är målet att antalet haverier och antalet personer som omkommer vid dem ska minska oavbrutet varje år, oberoende av tillväxten inom trafikvolymerna eller yttre hot mot säkerheten. För sportflygets del är målet att en god säkerhetsnivå ska bevaras.

År 2008 förekom inom trafikflyget inga haverier som ledde till dödsfall eller skador. Inte heller inträffade inom sportflyget några haverier som ledde till dödsfall. En person skadades lindrigt vid olyckor som drabbade segelflygplan, och två personer skadades lindrigt vid olyckor som drabbade ultralätta flygplan. Inom allmänflyget inträffade ett haveri där tre personer omkom, medan en person skadades vid ett annat haveri.

Mål och utfall

Kommunikationsministeriet ställde upp bl.a. följande resultatmål för Luftfartsförvaltningen för 2008:

	Mål	Utfall
Ansökningar om certifikat och behörighet	Behandlingstiden 14 dygn i 90 % av fallen*	91,7 %
Tillstånd till icke regelbundna kommersiella flygningar	Behandlingstiden 2 dygn i 100 % av fallen*	99 %
Rampinspektioner	111 st	121 st
Flygdriftsinspektioner	110 st	121 st
Inspektioner av underhållsverksamhet och tillverkning	55 st	64 st
Inspektioner av flygtrafiktjänst och flygplatser	55 st	70 st
Inspektioner av skyddsåtgärder på flygplatser	47 st	49 st

* ansökningar som inte föranleder något behov av tilläggsutredning

En del av det framtida trafiksäkerhetsverket



Ett nytt ämbetsverk 2010

Ministerarbetsgruppen för förvaltning och regional utveckling beslöt hösten 2008 att Fordonsförvaltningscentralen, Järnvägsverket, Luftfartsförvaltningen och Sjöfartsverkets sjösäkerhetsfunktioner slås ihop till ett nytt trafiksäkerhetsverk och att Sjöfartsverkets farledsfunktioner, Vägförvaltningen och Banförvaltningscentralen slås ihop till ett nytt trafikledsverk.

Båda de nya ämbetsverken inleder sin verksamhet 1.1.2010. Projektet leds av överdirektör **Juhani Tervala** vid Kommunikationsministeriet. **Petri Lumijärvi** vid Järnvägsverket är projektchef för gruppen för inrättande av trafiksäkerhetsverket.

Ledningsgruppen för projektet består av de nuvarande överdirektörerna **Kari Alppivuori** (Järnvägsverket), **Tuomas Routa** (Sjöfartsverket), **Kim Salonen** (Luftfartsförvaltningen) och **Kari Wihlman** (Fordonsförvaltningscentralen, ordförande för ledningsgruppen).

Varför företas sammanslagningen?

Enligt Kommunikationsministeriets målsättning ska trafiksäkerhetsverket beakta trafiksystemperspektivet tillsammans med trafikledsverket. Detta är till hjälp när det gäller att uppfatta trafiken som en helhet (logistik, resekedjor) och säkerhetsinsatsernas inverkan. Det är också möjligt att hitta synergi i funktioner av liknande slag och att lära av varandra.

Enligt ministeriet är trafiksäkerhetsverket en trovärdigare aktör som kan nå bättre effekt. Sammanslagningen kan erbjuda möjligheter att förbättra produktiviteten. Målet är också att förvaltningens splittring ska motarbetas genom att antalet ämbetsverk minskas.

Regionalisering ett hot

De främsta hoten i samband med sammanslagningen ansluter sig till regionaliseringstanken. Regionalisering och själva hotet om regionalisering försvagar ämbetsverkets möjligheter att hålla kvar och rekrytera sakkunnig specialkompetens. De eftersträlvade synergifördelarna och bästa praxis kanske inte blir verklighet. Ämbetsverkens högt specialiserade personal uppfattar regionaliseringen som ett hot, och ledningen är rädd för att det uppstår konkurrens om de mest framstående personerna.

Största delen av alla de berörda ämbetsverkens kunder och övriga intressentgrupper finns i huvudstadsregionen. För en del av kunderna är dagliga kontakter (möten, överläggningar, tillsyn) viktiga. Ämbetsverkens internationella verksamhet är livlig. Att bedriva internationellt arbete med någon ort utanför huvudstadsregionen som bas skulle vara betydligt mer komplicerat och försvaga arbetets produktivitet.

En sammanslagning som sker parallellt med regionalisering skulle vara utmanande ur administrationssynpunkt. Det skulle sannolikt dröja länge innan verksamheten normaliserades.



Trafikminister **Anu Vehviläinen** beslutar om regionaliseringen våren 2009.

Placeras i Vanda?

Vanda stad tog i början av 2009 ställning till var trafiksäkerhetsverket bör placeras. Enligt Vanda stad är det viktigaste att placeringen är ändamålsenlig med tanke på det nya ämbetsverkets uppgifter och tillgången till yrkeskunnig personal.

Enligt stadsdirektör **Juhani Paajanen** erbjuder Vanda, som är ett logistiskt centrum för metropolområdet, en verksamhetsmiljö för trafiksäkerhetsverket där kunderna och samarbetsparterna finns på nära håll och är lätta att nå. I Vanda ägnas också speciell uppmärksamhet åt att utveckla kompetensen inom logistikbranschen och där kan ämbetsverkens nuvarande personal utan avbrott fortsätta sitt arbete för trafiksäkerheten.



Nära kunden

Juha Kiveläs yrkesbana inom flyget började på samma sätt som för många andra inom Luftfartsförvaltningen, när han fullgjorde sin beväringstjänst inom flygvapnet. Statstjänsteman blev Juha så sent som för två år sedan, när han slutade underhålla luftfartyg och gick över till Luftfartsförvaltningens luftvärdighetsavdelning. Han är nu inspektör för underhållsverksamheten.

"Jag har kundperspektivet i färskt minne, vilket är bra. En stor del av mitt arbete går ju ut på att besöka kundföretagen. Jag övervakar olika underhållsorganisationers verksamhet, som regleras genom bestämmelser som utfärdats av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA eller nationellt. Jag beviljar olika tillstånd och ser till att företagen följer tillståndsvillkoren. I praktiken betyder

det att jag granskar dokument, auditerar organisationer och inspekterar luftfartyg."

"Jag tror inte att inrättandet av ett nytt trafiksäkerhetsverk får särskilt stor betydelse för innehållet i luftfartsmyndighetens arbete. Vårt arbete styrs ju till stor del av EU och EASA. Talet om personalminskningar inger oro, eftersom de nya bestämmelserna för med sig att vår arbetsmängd bara ökar."

"Vad sammanslagningen syftar till och vilka fördelar den ger står inte klart för mig, åtminstone inte än. Jag hoppas att reformen för med sig mer resurser särskilt vad informationssystemen beträffar. Enligt min mening borde ämbetsverket finnas där våra kunder finns, i närheten av Helsingfors-Vanda flygplats!"

Från besiktning till granskning

Ett luftfartyg anses vara luftvärdigt om det till alla sina egenskaper är sådant att det kan användas tryggt i luftfart.

För säkerställande av luftvärdigheten ska luftfartyget ha konstruerats, tillverkats, utrustats och underhållas i enlighet med vissa krav.

I överensstämmelse med EU-lagstiftningen om säkerställande av luftvärdigheten har vi också i Finland småningom gått över från att besikta flygplan till att granska och godkänna de organisationer som utför luftvärdighetsgranskningar. Inom den kommersiella lufttransporten skedde övergången till det nya systemet redan 2005, och 2007 gick vi över till de nya bestämmelserna också för de lätta luftfartygens del. Den privata luftfarten utgör dock ett undantag.

”Luftfartygens luftvärdighet konstateras genom granskningar som utförs årligen i enlighet med den europeiska luftfartsmyndigheten EASA:s allt mer detaljerade krav”, säger **Ari Vahtera** som är direktör för luftvärdighetsavdelningen.

Säkerheten uppstår hos operatören

”I praktiken ser de stora flygbolagen själva till att deras plan är luftvärldiga. Varje operatör ska kunna övervaka underhållsorganisationens arbete, eftersom säkerheten är på operatörens ansvar och uppstår hos den – genom det regelbundna



underhållet. Myndigheten ska se till att organisationen följer normerna.”

”När alla länder i Europa följer de nya bestämmelserna efter en övergångsperiod blir det också lättare att importera plan. Myndigheten kan utfärda luftvärdighetsbevis för nya plan på basis av handlingarna”, förklarar Vahtera.

Projekt som gäller sport- och privatflyget startas

Det var meningen att EU-förordningen om underhållsverksamhet (Del M) skulle träda i kraft i september 2008 för sport- och privatflygets del, och luftvärdighetsavdelningen förberedde sig redan inför ikraftträdandet. Eftersom ändringen av förordningen ändå inte blev klar i tid senarelade EASA ikraftträdandet med ett år.

De nya bestämmelserna gäller nästan tusen privatplan vars underhållsprogram myndigheten ska granska och godkänna. Den största nyheten består i att också godkända privata Del M-organisationer nu kan utföra granskningar av luftvärdigheten i förenlighet med de tillståndsvillkor som fastställts för dem. Luftfartsförvaltningens sportflygenhet har redan börjat förbereda instruktionerna för och rådgivningen till flygare med de nya bestämmelserna som utgångspunkt. Enheten vill undvika att granskningarna hopar sig hösten 2009, när förordningen träder i kraft för sport- och privatflygets del. I synnerhet utvecklas den webbaserade kundbetjäningen.



“Målet är att nättjänsten kring luftvärdighet och underhåll ska kunna tas i bruk våren 2009. Det är meningen att tjänsten ska byggas ut så att sport- och privatflygarna om några år hittar all den information som de behöver på nätet, det

må sedan handla om registrering och användning av luftfartyg eller frågor som rör t.ex. certifikat. På så sätt kan vi betjäna kunderna snabbare och effektivare”, lovar chefen för sportflygenheten **Markku Hiedanpää**.



FAM vet det mesta om turbopropflygplan

Verkställande direktör Juha Ojala visar entusiastiskt bilder på sitt företags nya lokaler på Helsingfors-Vanda flygplats som kommer att stå klara i mars 2009: “Vi får gott om hallutrymme och tillgång till den allra nyaste datatekniken inom branschen.”

Finnish Aircraft Maintenance (FAM) underhåller både inhemska och utländska flygbolags ATR-turbopropellermaskiner. Företaget som grundats av Finncomm Oy och Finnair gemensamt har som mål att upprätthålla och utveckla ATR-underhållsverksamheten i Finland. Miljövänliga propellerplan säljs i stort antal, och samtidigt ökar behovet av underhållsverksamhet.

I augusti 2008 fick FAM av Luftfartsförvaltningen tillstånd enligt EASA-bestäm-

melserna att verka som underhållsorganisation (Del 145-tillstånd), och i december samma år utsträcktes tillståndet till äldre ATR-typer.

“Nu kan vi underhålla alla ATR-plantyper, både gamla och nya. Våra nya utrymmen är så stora att vi kan bredda verksamheten och locka nya kunder från t.ex. Ryssland”, säger Ojala glatt.

Enligt Ojala krävde erhållandet av tillstånd målmedvetet och långsiktigt arbete – i samråd med myndigheten. “Vi fick goda råd och värdefullt stöd från Luftfartsförvaltningen. Att ha med myndigheten att göra gick behändigt tack vare att personrelationerna var goda och myndigheten fanns på nära håll.”



Flygbolagen och flygplanen synas noga

Flygdrift

Luftfartsförvaltningens inspektörer kontrollerar att de organisationer som ägnar sig åt flygdrift uppfyller alla krav. De granskar och godkänner bl.a. flygföretagens drifthandböcker, minimiutrustningslistor och prestandaöversikter. Flygdriften övervakas också genom att de ekonomiska förutsättningarna i fråga om dem som innehar eller ansöker om trafik tillstånd (operativ licens) bedöms.

Genom kontroller under produktionsflygning säkerställs det att företaget i praktiken iakttar de verksamhetsanvisningar som Luftfartsförvaltningen har godkänt för dess vidkommande i drifthandboken. Genom rampinspektioner som gäller flygbolag från tredjeländer och utförs på flygfälten säkerställs det att bara säkra flygbolag opererar inom EU.

Rampinspektionerna centraliserades

År 2008 centraliserades rampinspektionerna till en särskild enhet inom Luftfartsförvaltningen. De fyra inspektörerna vid enheten inspekterade sammanlagt 121 flygplan, vilket motsvarade Luftfartsförvaltningens resultatmål.

”Den omständigheten att inspektionerna centraliserades har gett oss möjlighet att planera inspektionerna i förväg ännu mer omsorgsfullt än tidigare, och vi har företagit allt fler inspektioner på regionala flygplatser även om de

flesta fortfarande företas på Helsingfors-Vanda. Också kvaliteten på inspektionerna och rapporteringen är nu bättre än förr”, berättar enhetschefen **Anssi Karhunen**.

Uppgifterna om alla inspektioner som utförts på de olika flygplatserna i Europa samlas i en databas som EASA upprätthåller. På så sätt håller sig de olika ländernas luftfartsmyndigheter à jour beträffande vilka flygplan och vilka flygbolags plan som upprepade gånger uppvisar problem. Om allvariga brister framkommer vid en inspektion kan flygplanet beläggas med flygförbud eller bolaget beläggas med verksamhetsförbud i hela EU, dvs. sättas upp på en så kallad svart lista.

Ny enhet med sakkunskap om helikoptrar

År 2008 inrättades också en särskild enhet för helikopterverksamhet. Tack vare de två nya enheterna var det möjligt att organisera flygdriftsbyråns resurser bättre och utveckla dem.

Under året sysselsattes enheten för helikopterverksamhet framför allt av helikopterföretaget Copterline Oy, som efter ett långt uppehåll återupptog sin reguljärflygverksamhet mellan Helsingfors och Tallinn. Innan verksamheten inleddes måste Luftfartsförvaltningen ompröva linjekonceptet och Copterlines nya instrumentflygprocedurer, som måste utarbetas med avseende på flygplatser inne i stadskärnorna. Den norska luftfartsmyndighetens sakkunskap anlätades vid arbetet.



Copterline lade ned reguljärflygverksamheten i december 2008 men bolagets tre helikoptrar fortsätter med ambulansflyg- samt efterspanings- och räddningsflygverksamhet.

Ändringar av bestämmelserna om flygdrift

EU-OPS-förordningen om kommersiell flygtransport med flygplan trädde i kraft i juli 2008. EU-OPS är en del av EU:s transnationella lagstiftning som är direkt bindande för medlemsstaterna. De nya bestämmelserna ersätter de tidigare natio-

nella kraven. Den kommersiella flygtransporten med helikopter utgör dock ett undantag.

I de nya bestämmelserna ingår minimikrav för bl.a. flygbolagens verksamhet och den flygande personalens arbets- och vilotider.

År 2008 gjorde Luftfartsförvaltningen sig redan redo att informera om EASA:s bestämmelser om flygdrift, som kommer att ersätta EU-OPS-bestämmelserna i sinom tid. Utkasten blev ändå inte klara inom utsatt tid, och därför blev det nödvändigt att senarelägga också den tilltänkta informationsträffen för kunder till början av 2009.



Flygbolag genomförde nya normer

"Införandet av de nya bestämmelserna om flygdrift innebar en massa jobb för oss, men allt blev klart i tid", konstaterar Finnairs Pekka Henttu i januari 2009. Han ansvarar för sådant som har med de operativa bestämmelserna att göra.

"I och med EU-OPS är de operativa normerna desamma för alla europeiska stater. Nu omfattas medlemsstaterna t.ex. av gemensamma minimibestämmelser som rör den flygande personalens arbets- och vilotider."

Enligt Henttu hade Finnair förberett sig väl inför förändringarna, bl.a. för drift-handböckernas del. På grund av de nya arbetstidsbestämmelserna gällde det

dessutom att se över programmeringen av systemet för besättningsanvändning eftersom det blev mera komplicerat och krävande att planera besättningsanvändningen. Också kabinpersonalens utbildningskrav och färdplaneringen genomgick förändringar i juli 2008, när bestämmelserna trädde i kraft.

"Normändringar kräver alltid samarbete och kommunikation med luftfartsmyndigheten. Vid de samtal som regelbundet förs med Luftfartsförvaltningen når vi samsyn och samförstånd. Det är väldigt viktigt att myndigheten har sakkunskap och resurser att genomföra också så här pass stora reformer. Lyckligtvis har Luftfartsförvaltningen alltid haft det."

Nya utbildningstillstånd

Utbildning och certifikat

Luftfartsförvaltningen beviljar tillstånd och godkännanden för flyg- och teoriutbildning samt för utbildning av t.ex. underhållspersonal och flygledare i Finland. Luftfartsmyndigheten granskar dessutom regelbundet utbildningsorganisationernas verksamhet. Det sker dels genom att skolans instruktions-samling, program och utbildningsregister går igenom, dels genom att inspektörer från Luftfartsförvaltningen ger akt på undervisningen.

Det första EASA Del 147-tillståndet gick till Björneborg

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA reglerar den utbildning av underhållspersonal inom flyget som ges i Finland. Skolorna som tidigare styrdes bara av undervisningsministeriet och har gett nationell utbildning har blivit tvungna att organisera sin verksamhet i enlighet med EASA:s krav som är mera detaljerade än de tidigare. EASA förutsätter bl.a. att skolorna tillämpar intern kvalitetskontroll.

Syftet med EU:s och EASA:s bestämmelser är att harmonisera verksamheten och tillvägagångssätten inom branschen i hela Europa. Målet för den förenhetligade utbildningen av underhållspersonal är ett certifikat som gäller överallt i Europa. Den nya praxisen ger därmed flygunderhållsindustrin också i Finland möjlighet att anställa underhållspersonal vars grundutbildning uppfyller enhetliga krav.



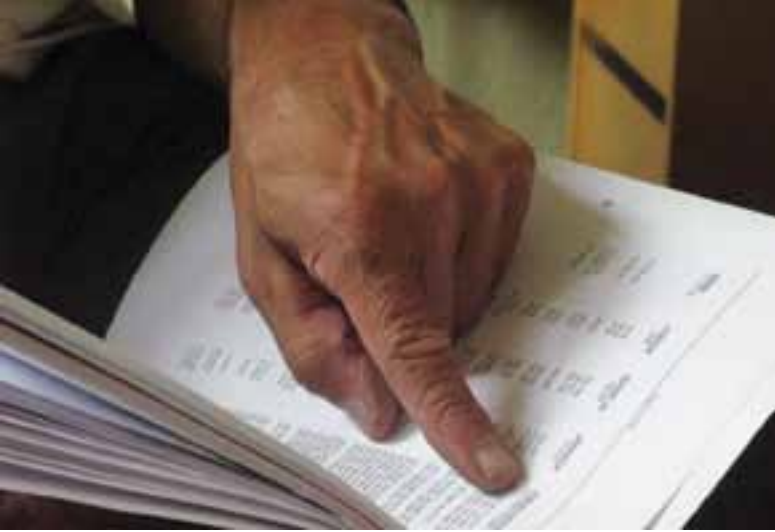
Porin ammattiopisto var den första läroanstalt i Finland som fick tillstånd att verka som godkänd organisation för grundutbildning av underhållspersonal. Det s.k. Del 147-godkännandet beviljades i maj 2008. Sedan dess har fyra andra yrkesläroanstalter (Tampereen ammattiopisto, Lapin ammattiopisto, Mäntän seudun koulutuskeskus och Savon ammatti- ja aikuisopisto) beviljats samma godkännande.

”Kraven beträffande certifikaten för underhållspersonal och den utbildning som krävs för dem skiljer sig kraftigt från vad som gällde i Finland tidigare”, konstaterar biträdande direktör **Kari Ollila** vid Luftfartsförvaltningen. ”Ansökningsprocesserna har varit långvariga och mycket arbetskrävande för skolorna, som har varit tvungna att synkronisera utbildningsmyndighetens krav beträffande utbildningen på andra stadiet med de krav som den europeiska luftfartsmyndigheten ställer.”

”I EASA:s certifikatsystem ingår flera alternativa sätt att skaffa sig certifikatet för underhållspersonal. Alla aktörer inom branschen borde nu granska de olika sätten fördomsfritt för att underhållspersonal ska utexamineras i tillräckligt antal för de framtida behoven”, anmärker Ollila.

Teoriprov för underhållspersonal

Enligt EU-förordningen kan Del 66-certifikat för underhållspersonal utfärdas också för personer som inte har grundutbildning inom branschen



men som genom prov har visat att de har tillräckliga kunskaper om och tillräcklig erfarenhet av underhållsverksamhet inom luftfarten. De som innehar ett EASA-certifikat kan söka arbete i alla EU-stater.

På önskemål av kunderna ordnade Luftfartsförvaltningen i juni 2008 ett tillfälle för finländska

innehavare av Del 66-certifikat att delta i ett teoriprovg genom vilket de tekniska B2-restriktioner som gäller certifikatet kan upphävas. Trots det stora förhandsintresset anmälde sig bara omkring 50 personer till det engelskspråkiga provet och mindre än en fjärdedel av dem godkändes. En analys av provresultaten publicerades i augusti på nyhetsplats på Luftfartsförvaltningens webbsidor.



"Lärarna är megacool"

Några kilometer från flygplatsen i Björneborg ligger den hemtrevliga basen för de unga som studerar vid Porin ammatiopisto för att bli flygplansmekaniker. När de elever som inlett studierna hösten 2008 har klarat av studierna, proven och praktiktiden kan de ansöka om Del 66-certifikat för underhållspersonal, ett dokument som ger dem chansen att söka jobb i hela Europa.

"Jag kom hit efter gymnasiet för att jag vill bli något inom luftfarten. Allra mest hoppas jag på att bli pilot", berättar Sara Aalto. Miiika Hovi har inspirerats av sin pappas morbröder som arbetar inom flygvapnet. "Studierna har varit intressanta, speciellt jetmotorerna. Inte känns studierna alls

som ett tvång, fastän vi läser också en hel del engelska texter", berättar ungdomarna.

"För så här pass unga människor är utbildningen krävande, men de är lyckligtvis motiverade", konstaterar utbildningschef Jarkko Laine. "Nu när det största arbetet ligger bakom oss och vi har fått vårt EASA-godkännande kan vi satsa på att utveckla undervisningen och utbildningsmaterialet. Vi har utvecklat bl.a. ett system för att upprätthålla och avlägga modulprov. Tack vare systemet kan vi också analysera provresultaten bättre."

"Lärarna här är verkligen bra och erfarna", meddelar en pojke. "Och megacool är de också", tillägger en annan.

Certifikat av många slag

Luftfartsförvaltningen utfärdar certifikat för yrkespiloter, flygtrafiktjänst- och underhållspersonal samt sportflygare. Den som ansöker om flygcertifikat ska delta i teori- och flygutbildning som är förenlig med bestämmelserna, besöka en flygläkare för att få ett medicinskt intyg och avlägga de teori- och flygprov som behövs.

Det finns flera slags luftfartscertifikat och för att avlägga dem krävs olika slag av utbildning. Sportflygarnas teori- och flygutbildning genomförs ofta inom ramen för flygklubbarna, medan utbildning för certifikat som berättigar till yrkesmässig luftfart ges av flygutbildningsorganisationer som verkar yrkesmässigt.

Nya certifikatnormer på remiss

EASA:s behörighet har småningom utsträckts också till flygcertifikat. De nuvarande bestämmelserna gäller allra högst till 2012, efter det tas alleuropeiska EASA FCL-bestämmelser i bruk. Förändringarna inverkar på alla certifikat inom luftfarten, med ultralättflygare som enda undantag.

Utkasten (Notice of Proposed Amendment, NPA) till nya normer skickades ut på remiss hösten 2008. Luftfartsförvaltningen har haft ambitionen att aktivt informera sina kunder (organisationer som ger flygutbildning, lärare som undervisar bli-



vande sportflygare) om de föreslagna ändringarna för att så många flygare och aktörer inom området som möjligt ska kunna kommentera utkastet för EASA i beredningsskedet. När luftfartsbestämmelser som EASA har berett och kommissionen offentliggjort träder i kraft är de direkt bindande för medlemsländerna.

”Den största förändringen vad strukturen beträffar kommer att gälla certifikaten för privat- och sportflygare. Nya klasser föreslås för vardera. Mindre förändringar är att vänta i fråga om bl.a. utbildningskraven för typinstruktörer”, berättar **Aila Järveläinen** som är chef för certifikatenheten.

”Luftfartsförvaltningen kommenterar utkastet för egen del. Vi studerar dem ingående och bedömer deras konsekvenser för vårt eget arbete och för kundernas verksamhet.”

Behandlingstiden för certifikat

Luftfartsförvaltningen har som mål att minst 90 % av ansökningarna om certifikat ska behandlas inom två veckor. Målet gäller ansökningar där beslutet kan fattas utan att inspektören behöver be kunden om ytterligare uppgifter.

”I allmänhet fylls ansökningarna i grundligt, men om en handling som behövs saknas, t.ex. ett flygprovutlåtande eller ett språkkunskapsintyg som är obligatoriskt numera, måste vi be kunden skicka in handlingen och det tar sin tid”, förklarar Järveläinen.



År 2008 försvårades uppnåendet av målet bl.a. av den långvariga resursbristen inom certifikatenheten och av de tekniska problem som uppstod när certifikatsystemet och det nya IT-operativsystemet skulle sammanjämka. Systemproblemen inföll under våren, den årstid då hughade sportflygare skickar in ansökningar i stora högar, och förlängde behand-

lingstiderna avsevärt. Trots det kunde 91,9 % av ansökningarna behandlas inom målsatt tid under året.

Hösten 2008 började ett nytt system för behandling av certifikat byggas upp. Vid samma tid anställdes nya inspektörer vid enheten. Att utbilda dem för uppdraget tar ändå sin tid.



En skola – många tillstånd

Vid Suomen Ilmailuopisto i Björneborg randas en ny dag. Inspektör Pekka Palander från Luftfartsförvaltningen har kommit från Vanda med morgonplanet för att hålla ett teoriprof för de blivande trafikflygarna. Unga män med sömning uppsyn sitter redan i klassen, många av dem iklädda träningsdräkt – och morgontofflor!

”Drygt 40 av våra studerande bor på skolan”, förklarar utbildningschefen Sauli Kuortti. Allt som allt studerar nästan 100 personer vid den särskilda yrkesläroanstalten. De har kommit till Björneborg från alla delar av Finland. Skolan ägs av Finnair, finska staten och Björneborgs stad.

”Suomen Ilmailuopistos främsta uppgift är att utbilda yrkespiloter för de finska flygfö-

retagens behov. Dessutom tillhandahåller vi utbildningstjänster för alla aktörer inom branschen. År 2009 börjar vi utbilda också helikopterpiloter”, berättar Sauli.

Luftfartsförvaltningen har beviljat skolan tillstånd som gäller utbildning, underhållsverk-samhet och bruksflyg. Förutom att myndig-heten utför inspektioner som hänför sig till tillstånden besöker den regelbundet skolan för att inspektera flygträningsanordningar och simulatorer.

I december godkände Luftfartsförvaltningen sammanlagt tre personbyten i skolans ledning på en enda gång: fr.o.m. ingången av 2009 är Juha Siivonen rektor för skolan, medan Sauli Kuortti är utbildningschef och Hannu Savinainen är chefsflyglärare.

Samarbete på Europas himmel

Flygtrafik-tjänst och flygplatser

”EASA-förordningen omfattar redan flygdrift och luftvärdighet. Därför faller det sig naturligt att Europeiska byrån för luftfartssäkerhets behörighet utsträcks också till flygtrafiktjänst och flygplatser”, konstaterar direktör **Toni Solatie** på avdelningen för flygtrafiktjänst och flygplatser.

Syftet med det förslag till förordning som offentliggjordes sommaren 2008 är att utsträcka EASA:s behörighet till säkerheten på flygplatser samt flygtrafik- och flygledningstjänsten. Eftersom flygtrafiktjänsten redan omfattas av gemenskapsregleringen i och med ett förordningspaket som handlar om ett gemensamt europeiskt luftrum (SES I) är förändringen kanske litet mera betydande för flygplatserna än för flygtrafiktjänsten.

”När behörigheten utvidgas övergår ansvaret för normer och standardisering främst på EASA, medan den nationella luftfartsmyndighetens uppgifter allt mer tar fasta på tillsynsåtgärder. Eftersom bestämmelserna blir allt mera detaljerade får vi allt mer som ska kontrolleras. Luftfartsförvaltningen kommer att behöva fler sakkunniga”, säger Solatie.

Det internationella beredningsarbetet till förmån för projektet SES (Single European Sky) och förslaget till EASA-förordning som har ett nära samband med det har hört till avdelningens centralaste uppgifter under 2008. Enligt förslaget till EASA-förordning kommer regleringen att gälla



trafikflygplatser och till en del eventuellt också små flygplatser. De slutliga detaljerna och gränsdragningarna är emellertid inte klara ännu. Beredningen av lagstiftningsarbetet fortgår 2009 och Finland kommer att delta aktivt.

Effektiv och säker användning av luftrummet

Förordningar som handlar om ett gemensamt europeiskt luftrum och syftar till att förbättra flygtrafikens säkerhet och luftrumets kapacitet trädde i kraft redan 2004. År 2008 inleddes förberedelserna för andra etappen av lagstiftningsprojektet (SES II-paketet).

I de nya förordningarna betonas i synnerhet miljöaspekter, harmonisering av flygtrafiktjänsten, ökad behörighet för EASA och effektivare luftrumskapacitet för flygplatserna. Flygtrafiktjänstsystemens tekniska kompatibilitet och nya innovationer utvecklas i och med samarbetsprojektet SESAR där Europeiska gemenskapen, Eurocontrol och branschindustrin medverkar. Målet är att utarbeta och genomföra ett toppmodernt europeiskt system för flygledningstjänst.

I SES II-paketet ingår också målet att bilda så kallade funktionella luftrumsblock (Functional Airspace Block, FAB) där de som tillhandahåller flygtrafiktjänster samarbetar. Via omorganisering av luftrummet eftersträvas bl.a. effektivare användning av luftrummet och mindre utsläpp från flygtrafiken. FAP-projekt pågår på olika håll i Europa. Bland annat Finavia har varit med om att



planera ett funktionellt luftrumsblock tillsammans med andra nordiska tillhandahållare av flygtrafiktjänster.

Uppgifter om störningar samlas in

Luftfartsförvaltningen samlar in rapporter om haverier, allvarliga tillbud och störningar inom den civila luftfarten. År 2008 fick vi kännedom om

ca 2000 fall. Med hjälp av statistikföringen och analysarbetet ger våra experter oavlåtligt akt på flygsäkerhetsnivån.

I oktober började uppgifter om störningssituationer överföras från Luftfartsförvaltningens informationssystem till ett centralregister som EU-kommissionen för. Finland är därmed ett av de första länder som fullgör sin förpliktelse att lämna ut uppgifter om störningar till de andra medlemsstaternas myndigheter och till kommissionen.



Nordeuropeiskt luftrumsblock planeras

"Inom flygtrafiktjänsten har internationellt samarbete alltid förekommit. Nu sker samarbetet inom de ramar som EU fastställer", säger Heikki Jaakkola vid Finavia. Jaakkola är direktör för internationella ärenden inom affärsverksamheten för flygtrafiktjänster.

Finavia sköter flygtrafiktjänsterna på 25 flygplatser i Finland. Luftfartsförvaltningen har beviljat affärsverket tillstånd att tillhandahålla sådana tjänster i enlighet med förordningarna om ett gemensamt europeiskt luftrum. "Vårt samarbete med myndigheten fungerar bra, eftersom vi till stor del har samsyn kring de frågor som rör flygtrafiktjänsten. De här ståndpunkterna är viktiga just nu när EASA:s behörighet håller på att utsträckas och bestämmelserna kring saken håller på att formuleras."

Jaakkola är övertygad om att luftfartsmyndigheten på sitt håll arbetar för de sameuropeiska projekt som pågår inom flygtrafiktjänsten. Till de viktigaste bland dem hör det så kallade nordeuropeiska funktionella luftrumsblocket NEFAB. Finland utreder tillsammans med Sverige, Norge, Danmark, Island och Estland möjligheterna att bilda blocket.

"Det nordeuropeiska luftrumsblocket är vidsträckt och där ingår synnerligen livligt trafikerade områden, stillsammare områden och stora havsområden. Målet är att de medverkande länderna tillsammans ska svara för flygtrafiktjänsterna inom blocket och att flygtrafiktjänsten ska kunna effektiviseras. Det här gagnar givetvis de flygbolag som idkar trafik inom blocket."

Ha en säker och miljövänlig resa!

Luftfarts- politik

Att trygga säkerheten inom den civila luftfarten, främja flygtrafikens smidighet och dra försorg om passagerarnas rättigheter är Luftfartsförvaltningens centrala uppgifter. Miljöfrågorna är luftfartsmyndighetens nyaste ansvarsområde.

Det framtida energi- och klimatpolitiska styrmedel som anses vara viktigast för flygtrafikens del är utsläppshandeln, som börjar 2012 och gäller flygresor både inom EU och mellan EU-länder och tredjeländer. Luftfartsförvaltningen blir sannolikt den myndighet som ska ha tillsyn över utsläppshandeln för flygets del.

Luftfartsförvaltningen övervakar utsläppshandeln för flygtrafikens del

EU-länderna enades i oktober 2008 om att flygtrafiken ska börja omfattas av unionens system för utsläppshandel. Enligt de myndighetsuppgifter som skisserats upp kommer Luftfartsförvaltningen att svara för fördelningen av utsläppsrätter och för genomförandet av den jämförelse som ligger till grund för fördelningen, för uppföljningen av och rapporteringen om utsläppshandeln samt för påföljdspraxisen i fråga om flygbolag som vägrar fullgöra de skyldigheter som lagen om utsläppshandel medför.

Under det första året av utsläppshandel säljs 15 procent av utsläppsrätterna på auktion. Resten för-



delas gratis mellan flygbolagen via så kallad riktmarkering (benchmarking) där fördelningskriteriet är antalet flygna tonkilometer. Den andel som säljs på auktion kan ökas vid behov. Det är meningen att inkomsterna från auktionen ska användas till att motarbeta klimatförändringen i EU och tredjeländer.

”Idén bakom utsläppshandeln är enkel men förverkligandet är svårt”, menar miljöexperten **Katja Lohko** på avdelningen för luftfartspolitik. ”Att mäta objekt som inte rör sig är en sak, att mäta flygtrafiken är en annan.”

Flygbolagen lämnar in en övervakningsplan till myndigheten och anmäler antalet tonkilometer och mängden koldioxidutsläpp årligen. Luftfartsförvaltningens tillsyn kommer att omfatta dels de flygbolag som Luftfartsförvaltningen har beviljat trafikstillstånd, dels de flygbolag i tredjeländer vars utsläpp vid flygningar till EU främst har uppkommit på finskt territorium. ”Utsläppshandeln sporrar flygbolagen att gå över till allt energieffektivare flygplan”, konstaterar Lohko.

Förutom att Luftfartsförvaltningen 2008 förberedde sig för utsläppshandeln var den med om att utarbeta ett program för genomförande av klimatpolitiken som är gemensamt för kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Programmet har ett nära samband med den nationella klimat- och energistrategi som offentliggjordes i november 2008.

Ny förordning om skyddsregler

Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma skyddsregler för den civila luft-



farten trädde i kraft i april 2008. Den nya förordningen börjar tillämpas successivt. Övergångsperioden, under vilken delar av den gamla förordningen om skyddsregler som är från 2002 tillämpas jämsides med delar av den nya, pågår högst till april 2010.

En ändring som trädde i kraft genast vid ingången av 2009 ställer ännu strängare krav än tidigare på den röntgenutrustning som används för säkerhetskontroll av bagage, frakt och post. Sommaren 2009 utvidgas flygplatsernas så kallade känsliga del, där ingen får inträda utan att ha genomgått säkerhetskontroll.

”I den nya förordningen beaktas de svaga länkarna i den gamla lagstiftningen”, konstaterar **Arja Pulliainen** som är inspektör vid enheten för luftfartsskydd. Hon deltar i arbetet inom en kommitté för luftfartsskyddet som bistår kommissionen.

”Också den begränsning som gäller vätskor som får transporteras i passagerarutrymmet omprövas. Målet är att frågan ska avgöras på bästa möjliga sätt med tanke på flygtrafikens smidighet. Tidpunkten för när begränsningen kan slopas påverkas av hur väl farliga ämnen kan identifieras med tekniska hjälpmedel och av den tidtabell inom vilken flygplatserna kan skaffa utrustningen.”



Miljöarbetet är ett led i flygbolagets strategi

Finnairs miljödirektör Kati Ihämäki har ett fartfyllt år bakom sig. Presentationen av flygbolagets miljöstrategi har inneburit täta resor, och samarbetet med kommunikationsavdelningen och de viktigaste intressentgrupperna har varit intensivt.

”Miljöarbetet är av stor betydelse för Finnairs verksamhet eftersom det är ett villkor för långsiktig tillväxt”, säger Ihämäki.

”Miljöarbetet går hand i hand med Finnairs övriga strategi. Satsningar på bränslesnållare flygplansflotta och utnyttjande av det geografiska läget sparar pengar och skonar miljön. Ser man till flygkilometrarna och förbrukningen av flygfotogen är Helsingfors den vettigaste mellanlandningsplatsen vid resor från t.ex. USA:s östkust till Asien.”

Målet för Finnair är att minska inte bara utsläppen utan all miljöbelastning. Ambitionen är att optimera bolagets verksamheter på ett sådant sätt att kabin-tjänsterna, medlen för förebyggande av isbildning, spillvattnet och lösningsmedlen medför så liten olägenhet för miljön som möjligt.

Det största enskilda miljöprojektet har varit förberedelserna för utsläppshandeln, som inleds 2012. Miljödirektören ser både för- och nackdelar i systemet: ”Utsläppshandeln i sig är en bra sak, men så länge överenskommelsen inte är global kan konkurrensen mellan flygbolagen snedvridas, och det är inte säkert att utsläppen från luftfarten minskar.”

Vi arbetar för säkerheten

Vid utgången av 2008 hade Luftfartsförvaltningen 135 anställda. Antalet årsverken var 124, dvs. åtta fler än under det första verksamhetsåret.

De anställda står i tjänsteförhållande. Undantag utgör de tidsbegränsade anställningarna och praktikanterna: för dem gäller arbetsavtalsförhållanden. Under året var 21 personer anställda för viss tid. Tre personer var deltidspensionerade. Nio ordinarie anställda övergick under året i en annan arbetsgivares tjänst och tre gick i pension. Åtta personer i ordinarie anställningsförhållande rekryterades.

Familjeledigheterna var många. Sammanlagt 38 anställda, av vilka mer än hälften var män, tog ut faderskaps-, moderskaps- eller föräldraledighet samt partiell eller tillfällig vårdledighet.

Jämställdhetsplan

Luftfartsförvaltningen har sammanställt en jämställdhetsplan där det betonas bl.a. att ledningspraxis bör vara rättvis och sporrande, att sammanjämkningen av arbets- och familjelivet bör underlättas, att bemötandet bör vara gott och att sexuella trakasserier bör förebyggas.

Utfallet av åtgärderna i jämställdhetsplanen utvärderas årligen genom personalundersökningar och utvecklingssamtal samt vid syner som ledningen förrättar och i en samarbetskommitté.



Rekreativ verksamhet och utbildning

Rekreativ verksamheten organiseras av en särskild arbetsgrupp där det ingår anställda från Luftfartsförvaltningens olika avdelningar och enheter. Arbetsgruppen svarar självständigt för personalens hela rekreativ verksamhet inom ramen för en egen budget. År 2008 ordnades fem evenemang.

Motionssedlar är i bruk för att de anställda ska aktiveras att utöva motion. Användningen uppgick till 86 euro per årsverke.

Sammanlagt deltog 84 anställda i utbildning av olika slag. Antalet arbetsdagar som åtgick var 580. År 2008 ordnades utbildning i bl.a. IT, språk och EU-kunskap. Luftfartsförvaltningens chefsutbildning konkurrensutsattes, och den genomförs 2009.

Belåtenheten undersöktes

I slutet av 2008 företogs en omfattande personalundersökning. Avsikten var att klarlägga personalens uppfattningar om det egna arbetet, informationsspridningen, ledarskapet, organisationens verksamhetsbetingelser och funktionsduglighet samt arbetsklimatet. Snittresultatet för arbetstillfredsställelsen var 3,16, vilket är aningen lägre än året förut. Resultatet uppfyllde inte det mål som ministeriet hade ställt. Det arbete som cheferna utför ansågs ha blivit bättre som helhet betraktat.

De positivaste resultaten gällde arbetsuppgifternas svårighetsgrad, utbildningens tillräcklighet och



stödet från cheferna för de medarbetarnas utvecklingsambitioner. Vi-andan och arbetsgivarbilden tål att förbättras. Likaså ställde sig personalen kritisk till den senaste utvecklingen inom ämbetsverket.

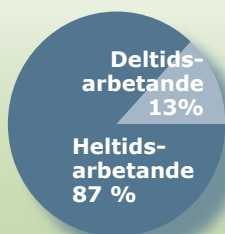
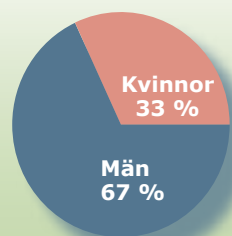
Regler för gott bemötande

Våren 2008 gav arbetsklimatet inom Luftfartsförvaltningen upphov till diskussioner både internt och externt. Till följd av det vidtogs flera åtgärder som var inriktade på att kartlägga och lösa problemen.

Under året utarbetades regler för gott bemötande, och de presenterades för personalen med hjälp av ett elektroniskt spel. Situationen i organisationens olika delar kartlades i samarbete med företagshälsovården och sakkunniga vid Arbetshälsoinstitutet.

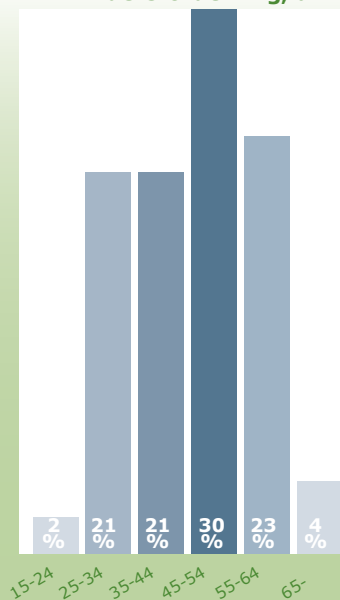
Utredningarna resulterade i värdefull bakgrundsinformation och stöd för utveckling av arbetsplatsen. Informationen kommer att utnyttjas under 2009 vid sidan av personalenkäten.

Personalen

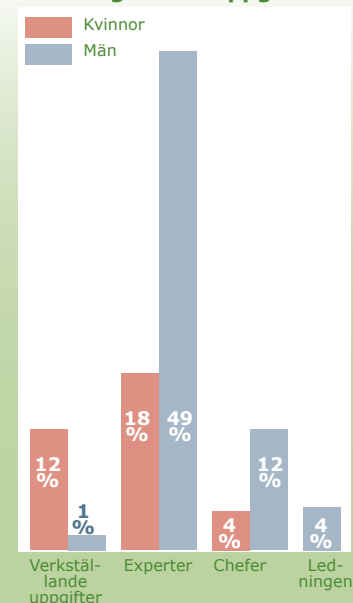


Personalen avdelningsvis	2008
Överdirektören och staben	6
Luftvärdighet	21
Flygdrift och certifikat	53
Flygtrafiktjänst och flygplatser	20
Luftfartspolitik	15
Administrativa tjänster	20
Totalt	135

Åldersfördelning, år



Placering i olika uppgifter





Personal, ekonomi och utveckling

Utvecklingssamtal

De första utvecklingssamtalen inom Luftfartsförvaltningen företogs vid årsskiftet 2007–2008. Under senvåren 2008 undersöktes det hur väl utvecklingssamtalen hade fungerat och hur nöjd personalen var med dem. Sammanlagt 81 anställda besvarade enkäten, svarsprocenten var över 66.

Svaren gav vid handen att utvecklingssamtalen löpte väl. På skalan 1–5 var det allmänna vitsordet 3,8. Särskilt nöjda var de svarande med att samtalen fördes i en öppen och konstruktiv anda, att alla viktiga frågor togs upp och att samtalen dokumenterades som sig bör. Den konstruktiva respons som cheferna ger tål att förbättras, liksom också genomförandet av sådant som parterna kommit överens om.

Vi utvecklar verksamheten och kundbetjäningen

Luftfartsförvaltningens system- och serverinfrastruktur moderniseras som ett led i ett större utvecklingsprojekt. Vi genomför en helhetsinriktad integrerad informationssystemlösning där det i första etappen ingår bl.a. ett centraliserat kundvårdssystem, ett certifikatsystem och ett system för teoriprov samt luftfartygsregistret. Leveransen sker huvudsakligen 2008–2010.

Målet för moderniseringen av informationssystemet är att det ska bli lättare att få tillgång till uppgifterna, att behandlingen av ansökningar ska för snabbas och att Luftfartsförvaltningens kundtjänst därmed ska förbättras.

Informationstjänstmodulen på Luftfartsförvaltningens webbplats omarbetades 2008 på basis av användarkommentarer som hade samlats in. Nu går det snabbare och smidigare än förr att navigera på webbplatsen. I synnerhet de som ofta anlitar informationstjänsten drar nytta av omarbetningen.

Den omarbetade modulen innehåller information om luftfartsbestämmelserna, luftvärdighetsdirektiven och luftvärdighetsavierna, kundbetjäningssblanketter, tillstånd och behörigheter samt Luftfartsförvaltningens publikationer.

I en kundundersökning som genomfördes 2008 studerades det hur pass nöjda de viktigaste kundföretagen och deras nyckelpersoner inom sektorerna luftvärdighet samt flygtrafiktjänst och flygplatser är med Luftfartsförvaltningens verksamhet och tjänster. Snittresultatet var 3,3 för Luftfartsförvaltningens verksamhet och 3,8 för de inspektioner som Luftfartsförvaltningen utför. Skalan var 1–5.

Ekonomi

Luftfartsförvaltningens omkostnader täcks främst genom tillsynsavgifter för flygtrafiken som tas ut hos Finavia som upprätthåller flygplatserna och genom prestationsavgifter för tillstånd, certifikat



och godkännanden. År 2008 var tillsynsavgiften för flygtrafiken 80 cent per passagerare som avrest från flygplatsen. På initiativ av Luftfartsförvaltningen sänktes den med 10 cent vid ingången av 2008.

Den influtna tillsynsavgift som togs ut hos Finavia och baserade sig på antalet passagerare var 6,6 miljoner euro 2008.

Luftfartsförvaltningens övriga kundavgifter uppgick till 4,5 miljoner euro. Avgifterna baseras på en avgiftsförordning som kommunikationsmi-

nisteriet har utfärdat. Nivån på de avgifter som anges i avgiftsförordningen har varit oförändrad under hela den tid Luftfartsförvaltningen existerat, dvs. sedan ingången av 2006. De influtna avgifterna steg med 200 000 euro från år 2007. Uppgången berodde på att efterfrågan på prestationer ökade.

Luftfartsförvaltningens totala utgifter var 11,4 miljoner euro 2008. Den främsta kostnadsposten var personalkostnaderna som uppgick till sammanlagt 7,7 miljoner euro, dvs. 68 % av alla utgifter.



Vi vårdar hälsan – tillsammans!

I början av hösten startade en friskvårdsgrupp inom Luftfartsförvaltningen där deltagarna gemensamt fräschar upp sina levnadsvanor. Gruppen samlas varannan vecka under näringsterapeuten Anette Palssas ledning. Målet är bestående förändringar i kosten och motionsvanorna. Avsikten är att gruppens verksamhet ska fortgå till slutet av mars 2009.

Alla avdelningar är företrädna i friskvårdsgruppen, som består av åtta män och sex kvinnor. Inspektör Eija Piirainen var med om att planera gruppens verksamhet: "Det är bra att få människorna att röra på sig och

bli intresserade av att må bra. Programmet är bra på så sätt att det täcker mycket mer än bara viktkontroll: somliga har gått med i gruppen för att gå ner i vikt, andra för att de vill börja motionera eller sluta röka."

Eija berättar att hon själv har blivit en ivrig motionär tack vare gruppen: "Jag har börjat med spinning och annan regelbunden motion. Förhoppningsvis blir också de andra i gruppen inspirerade att göra något för att må bättre. Särskilt nu när ämbetsverksreformen får många att oroa sig för vad som ska hända behövs friskvårdsgruppen säkert."

Organisation och uppgifter

Luftfartsförvaltningen är en myndighet som lyder under kommunikationsministeriet och sköter säkerhets- och förvaltningsuppgifter på luftfartens område. Luftfartsförvaltningen sörjer för den allmänna flygsäkerheten och tillsynen över luftfarten samt ansvarar för de uppgifter i anslutning till den civila luftfarten som åläggs den i luftfartslagen eller i andra bestämmelser. Den deltar också i det internationella samarbetet och EU-samarbetet inom den civila luftfarten.

Luftfartsförvaltningen är med om att bereda internationella luftfartsavtal och ser till att de tillämpas. Den upprättar luftfartsstatistik och deltar i beredningsplaneringen samt övervakar och utvecklar branschens tekniska beredskap för undantagsförhållanden.

Luftfartsförvaltningen består av fem avdelningar som leds av var sin direktör. Avdelningarna är indelade i enheter. Enheterna leds av biträdande direktörer eller enhetschefer. Kommunikationsenheten och enheten för utveckling och kvalitet lyder direkt under överdirektören.

Luftfartsförvaltningens **överdirektör** leder och utvecklar Luftfartsförvaltningens verksamhet i enlighet med de mål som kommunikationsministeriet har ställt upp för Luftfartsförvaltningen och den budget som riksdagen har fastställt.

Luftfartsförvaltningens överdirektör är Finlands luftfartsdirektör. Luftfartsförvaltningens överdirektör eller en av honom utsedd person re-

presenterar Finland som den högsta luftfartsmyndigheten vid internationella forum, om inte lagstiftningen, internationella avtal eller beslut av statsrådet eller kommunikationsministeriet föranleder något annat.

Överdirektören bistås av en **ledningsgrupp** som består av direktörerna och personer som överdirektören särskilt har utnämnt eller inkallat. I ledningsgruppen behandlas efter överdirektörens gottfinnande ärenden i anknytning till ledningen och utvecklandet av Luftfartsförvaltningen.

År 2008 har ledningsgruppen bestått av direktörerna för de olika avdelningarna vid Luftfartsförvaltningen, utvecklings- och kvalitetschefen samt kommunikationschefen.

Ledningsgruppen

Överdirektör
Kim Salonen

Flygdrift och certifikat
direktör **Reijo Lamberg**

Luftfartspolitik
direktör **Matti Tupamäki**

Luftvärdighet
direktör **Ari Vahtera**

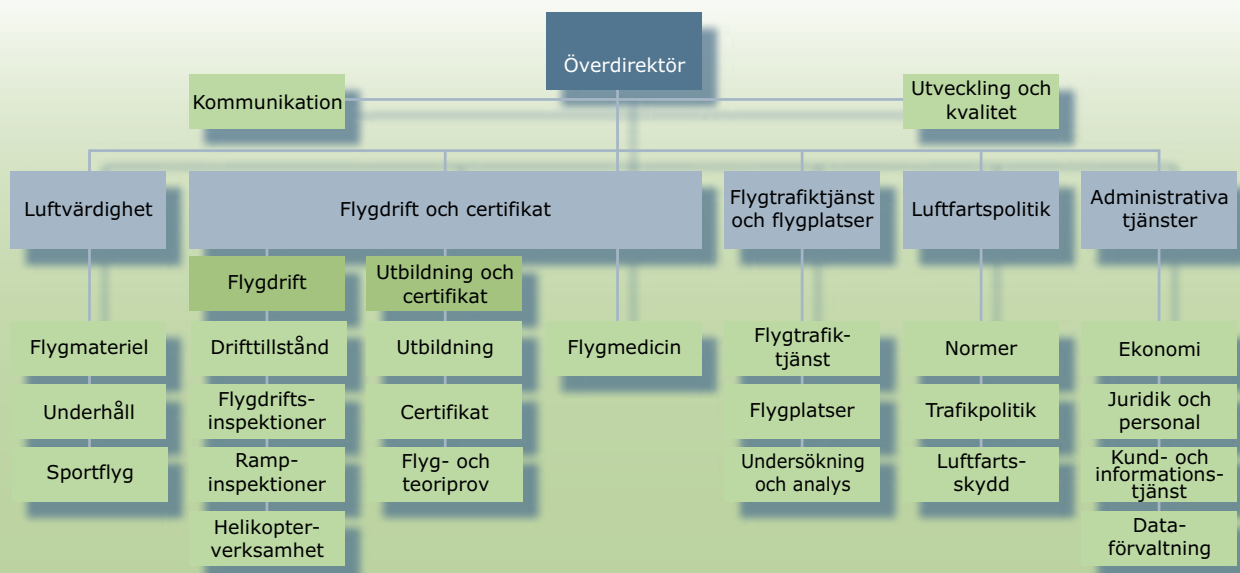
Administrativa tjänster
direktör **Hannu Luukkonen**

Flygtrafiktjänst och flygplatser
direktör **Toni Solatie**

Utvecklings- och kvalitetschef **Sakari Uutela**
Kommunikationschef **Sari Turkkila**



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



Copterline-rapport publicerades

En undersökningskommission som tillsatts av trafikministeriet i Estland offentliggjorde i augusti 2008 sin slutrapport om den olycka där en av Copterline Oy:s helikoptrar störtade utanför Tallinn i augusti 2005.

Enligt rapporten orsakades haveriet av att en bit av ytmaterialiet som hade lossnat täppte till helikopterns styrsystem så att en okontrollerbar rörelse uppstod i huvudrotorns stircylinder. Enligt utredningen hade bolagets svaga säkerhetskultur och bristfälliga rapportering samt de bris-

ter i underhållsverksamheten som följde av detta bidragit till olyckan.

Luftfartsförvaltningen hade redan tidigare ingripit på föreskrivet sätt i de missförhållanden som hade upptäckts i Copterlines verksamhet. I rapporten uttryckte olycksundersökningskommissionen till denna del belåtenhet med Luftfartsförvaltningens agerande. På grund av myndighetens begränsade resurser var det dock inte möjligt att organisera någon mer ingående övervakning.

Hänt 2008



Språkprovet utvecklades tillsammans med experter



När de av ICAO fastställda språkkunskapskraven för piloter och flygledare ändrades våren 2008 var Luftfartsförvaltningen redo att möta de nya utmaningarna. Före årets slut testades största delen av yrkesflygarna och ett stort antal hobbyflygare.

”Vid det här laget har vi också utbildat omkring 100 språkprovsmottagare och dessutom har tre organisationer beviljats tillstånd att kontrollera språkkunskaperna”, berättar utbildningsinspektör **Jukka Nieminen**.

De som deltar i språkprovet ska visa att de har förmåga att tala och förstå den engelska som används inom radiotelefonin. De ska med

språkets hjälp klara av oväntade situationer och vara kapabla att korrigerera missförstånd.

Språkprovet och utbildningen av språkprovsmottagare har beretts i en grupp där bl.a. forskaren **Ari Huhta** från centralen för tillämpad språkforskning vid Jyväskylä universitet har medverkat som utomstående sakkunnig.

”Luftfartsförvaltningen har från första början tagit utvecklingen av språkproven på allvar”, säger Ari Huhta. ”Det är fint att luftfartsmyndigheten kontaktade sakkunniga inom språkundervisning och bedömning och inbjöd oss att delta i arbetsgruppen. Så här bra är situationen tyvärr inte i alla länder.”

”Att utveckla tester för en noga specificerad målgrupp av det här slaget lyckas bäst när både sådana som känner till språket och språkanvändningssituationerna i den internationella luftfarten och sådana som känner till principerna och metoderna för bedömning av språkkunskaperna medverkar”, tillägger Huhta.

Lättare att resa för rörelsehindrade

Målet för en EU-förordning som trädde i kraft i juli 2008 är att funktions- och rörelsehindrade samt äldre ska ha samma möjligheter att företa flygresor som alla andra som avreser med flyg från Europeiska gemenskapen.

I och med den nya förordningen övergick ansvaret för att assistera passagerare från flygbolagen till flygplatserna. På så sätt kan servicen på alla flygplatser inom EU säkerställas och förenhetligas. Den avgiftsfria assistanstjänst som flygplatserna tillhandahåller är avsedd för passagerare med begränsad rörelseförmåga till följd av fysisk skada eller utvecklingsstörning, syn- och hörsel-skadade, äldre passagerare, tillfälligt rörelsehäm- made och alla som behöver specialhjälp.





Priset ska anges tydligt!

I november 2008 upphävdes det så kallade tredje luftfartspaketet som hunnit vara i kraft i omkring 15 år. Det ersattes med en ny förordning där de regler som tidigare hade ingått i tre olika förordningar konsoliderades. De nya reglerna ålägger flygbolagen bl.a. att alltid ange flygresans slutliga pris tydligt. Vidare ska passagerar- eller fraktpriset, skatter, flygplatsavgifter och eventuella tilläggsavgifter som har samband med luftfartsskydd eller bränsle specificeras. Skyldigheten gäller alla flygbolag som bedriver verksamhet i EU, också dem som har sin operationella bas utanför EU:s gränser, samt resebyråer och företag som förmedlar flygningar.

Hittills har bestämmelser om angivandet av flygpriser utfärdats genom den nationella lagstiftningen om konsumentskydd och marknadsföring. Konsumentmyndigheten övervakar angivandet av priser för flygresor.

Finland och Filippinerna ingick avtal om flygtrafik

Genom bilaterala luftfartsavtal fastställs det på vilka villkor vardera landets flygbolag får bedriva reguljär passagerar- och godstrafik mellan länderna. I förhandlingarna deltar förutom luftfartsmyndigheterna också de flygbolag som är intresserade av att öppna nya rutter mellan länderna. Efter att avtalet har ingåtts är det möjligt att börja trafikera ruten omedelbart.

År 2008 fördes avtalsförhandlingar med Japan, Filippinerna, Tunisien, Ryssland, Förenade Arabemiraten, Azerbajdzjan, Indien och Turkiet. Ett helt nytt luftfartsavtal slöts med Filippinerna. Överenskommelser om nya trafikrättigheter och andra avtalsändringar ingicks med Japan, Förenade Arabemiraten, Azerbajdzjan och Indien. En överenskommelse om att föra förhandlingar 2009 ingicks med Turkiet. Ingen överenskommelse nåddes med Tunisien.





Nyckeltal

Luftvärdighet

Luftvärdighet och underhåll	2006	2007	2008
Besiktningar av luftfartyg	624	632	1135
Luftvärdighetsbevis	75	131	387
Luftvärdighetsbevis för export	12	15	8
Tillstånd för amatörbyggen och modifieringar	65	47	52
Bullerbevis	31	153	23
Luftvärdighetsdirektiv och -avier	105	86	68
Planering av modifieringsarbeten, beslut	116	40	17

Godkända organisationer	2006	2007	2008
Tillverkningstillstånd	1	2	2
Inspektioner som gäller tillverkning	2	10	4
Del 145-underhållsorganisationer	16	16	17
Del M Subpart F-underhållsorganisationer	0	1	1
Del M Subpart G-godkännanden av underhållsarrangemang	16	18	20
Del 145-auditeringar	19	30	29
Del M Subpart G-auditeringar	20	30	27
Del M Subpart F-auditeringar	0	1	0
Underhållsorganisationer förenliga med nationella bestämmelser	10	10	7
Inspektioner av tillverkning och underhållsverksamhet, totalt	41	71	64

Flygdrift

Flygdriftsinspektioner	2006	2007	2008
Flygdriftsinspektioner (företagsinspektioner)	14	24	31
Rampinspektioner, finska luftfartyg	11	3	68
Rampinspektioner (SAFA RAMP), utländska luftfartyg	113	125	121
Inspektion av befordrandet av farliga ämnen (DG Joint Audit)	1	-	2
Kontroller under produktionsflygning	32	37	34
Inspektioner av kabinverksamheten	13	4	7
Övriga enskilda inspektioner	4	31	3
Inspektioner av simulatorer och flygträningsanordningar	22	44	44
Alla flygdriftsinspektioner totalt	210	268	310
Drifttillstånd och bruksflygtillstånd			
Flygtrafikföretag	6	6	6
Affärsflygföretag	2	2	2
Taxiflygföretag	4	4	4
Flygföretag (visuellflyg/bruksflyg)	19	15	10
Helikopterföretag	10	10	11
Varmluftsballoonföretag	9	9	9
Företag totalt	43	42	38

Utbildning

Utbildningstillstånd och godkännanden	2006	2007	2008
JAR-FCL FTO-utbildningsorganisation	5	5	4
JAR-FCL TRTO-utbildningsorganisation	3	3	3
Separata JAR-FCL TR-kurser	20	20	19
Annan motorflygutbildning	53	43	44
Segel- och motorsegelflygutbildning	44	45	46
Utbildning i ultralättflygning	28	28	35
Utbildning i autogiroflygning	0	1	2
Utbildning i varmluftsballoonflygning	4	5	5
Del 147-utbildning för underhållspersonal	2	1	6
Utbildning för flygtrafikledningstjänst	2	2	2
Utbildningstillstånd totalt	161	150	166

Utbildningsinspektioner	2006	2007	2008
Inspektioner av JAR-FCL-utbildningsorganisationer (FTO/TRTO/TRC)	6	6	8
Inspektioner av nationella flygskolor	8	12	10
Inspektioner av utbildningsorganisationer för underhållspersonal	4	7	18
Inspektioner av utbildningsorganisationer för flygtrafikledningstjänst	2	2	-
Flygprov och kompetenskontroller	272	271	229
Alla utbildningsinspektioner totalt	292	298	265

Certifikat

	2006	2007	2008
Privatflygare			
Nationella privatflygare, flygplan	1378	1294	1233
JAR-FCL-privatflygare, flygplan	742	833	924
Nationella privatflygare, helikopter	55	41	38
JAR-FCL-privatflygare, helikopter	22	30	27
Totalt	2197	2198	2222
Förvärvsflygare			
Nationella förvärvsflygare, flygplan	482	420	340
JAR-FCL-förvärvsflygare, flygplan	441	513	630
Nationella förvärvsflygare, helikopter	74	62	45
JAR-FCL-förvärvsflygare, helikopter	58	55	73
Totalt	1055	1050	1088
Trafikflygare			
Nationella trafikflygare, flygplan	493	456	395
JAR-FCL-trafikflygare, flygplan	252	319	412
Nationella trafikflygare, helikopter	14	13	11
JAR-FCL-trafikflygare, helikopter	14	15	23
Totalt	773	803	841
Sportflygare			
Segelflygare	1816	1730	1693
Motorsegelflygare	894	850	831
Autogiroflygare	7	7	7
Ultralättflygare	1065	1134	1208
Varmluftsbaljongflygare	58	60	58
Totalt	3840	3781	3797
Underhållspersonal	1032	1056	1056
Flygtrafiktjänst			
Flygledare	350	359	369
AFIS-tjänstemän	31	30	23
Flygledare och AFIS-tjänstemän totalt	381	389	392
Certifikat totalt	9278	9277	9396

Medicinska intyg

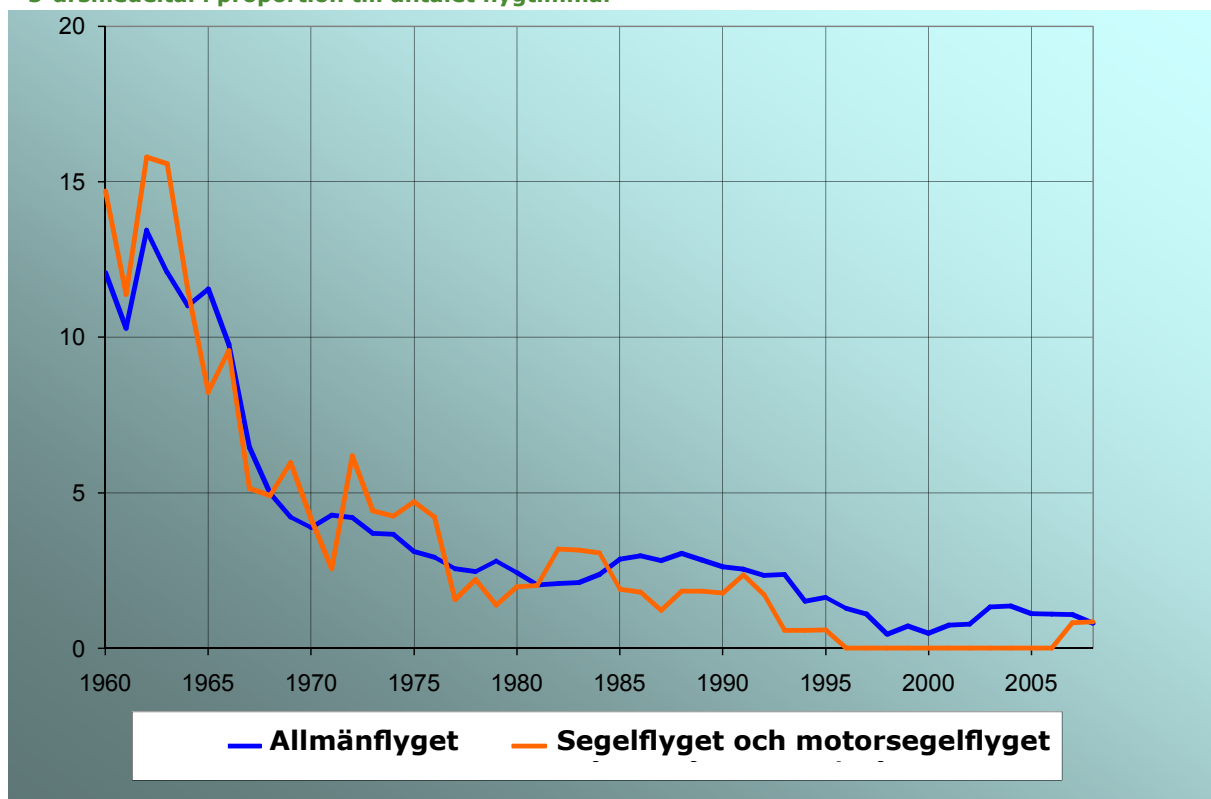
	2006	2007	2008
Giltiga medicinska intyg			
JAR-FCL klass 1	1705	1757	1920
JAR-FCL klass 2	2099	2088	2154
JAR-FCL klass 2 med instrumentbehörighet	121	115	128
Medicinskt intyg för sportflygare	2538	2471	2482
Medicinskt intyg för flygledare	396	391	404
Medicinska intyg totalt	6859	6822	7088

Luftfartsstatistik

Flygtimmar	2006	2007	2008*
Trafikflyg			
Flygplan	231 407	270 254	287 400
Helikoptrar	555	0	500
Trafikflyget totalt	231 962	270 254	287 900
Allmänflyg			
Förvärvsflygverksamhet, flygplan	26 474	29 092	31 250
Förvärvsflygverksamhet, helikoptrar	12 566	12 526	12 400
Förvärvsflygverksamhet, lättare än luft-farkoster	949	891	880
Privatflygverksamhet, flygplan	32 756	28 584	27 450
Privatflygverksamhet, helikoptrar	5 068	5 056	5 020
Allmänflyget totalt	77 813	76 149	77 000
Sportflyg			
Segelflygplan och motorsegelflygplan	26 038	20 798	20 140
Ultralätta flygplan	12 841	12 686	12 430
Lättare än luft-farkoster	426	416	390
Sportflyget totalt	39 305	33 900	32 960
Luftfarten totalt	349 080	380 303	397 860

* Uppskattning

Dödsolyckor inom allmänflyget, segelflyget och motorsegelflyget: 5-årsmedeltal i proportion till antalet flygtimmar



Luftfartyg registrerade i Finland	2006	2007	2008
Trafikflygplan	77	88	91
Flygplan	522	540	555
Helikoptrar och autogiro	83	79	84
Segel- och motorsegelflygplan	390	402	404
Lättare än luft-farkoster	59	62	64
Ultralätta flygplan	217	239	274
Totalt	1348	1410	1472

Haverier som drabbat finska luftfartyg	2006	2007	2008
Kommersiell flygtransport ¹⁾			
Flygolyckor	-	-	-
Omkomna	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-
Bruksflyg ²⁾			
Flygolyckor	2	1	-
Omkomna	2	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-
Allmänflyg ³⁾			
Flygolyckor	4	3	3
Omkomna	-	-	3
Allvarligt skadade	-	-	1
Sportflyg ⁴⁾			
Flygolyckor	7	9	4
Omkomna	2	1	-
Allvarligt skadade	-	-	-

1) **Kommersiell flygtransport** inkluderar flygningar för befordran av passagerare, frakt eller post mot betalning eller annat vederlag. Reguljär- och chartertrafikens andel av det totala antalet flygningar är ca 90 %.

2) **I bruksflyget** ingår flygningar för specialuppgifter såsom jord- och skogsbruk, byggverksamhet, flygfotografering och kartläggningsflygning, forskningsflygning, flygningar för kontroll av kraftledningar, bogserflygningar som gäller luftfartyg eller andra föremål samt flygningar för fallskärmshoppning. Till bruksflyget hänförs även räddningstjänst, trafikövervakning från luftfartyg, övervakning eller släckning av skogsbränder och motsvarande.

3) **Allmänflyget** inkluderar annan flygverksamhet än kommersiell flygtransport eller bruksflyg, t.ex. skol- och övningsflygning.

4) **I sportflyget** ingår privata flygningar där segelflygplan, motorsegelflygplan, varmluftsballong och ultralätta flygplan använts.

Omkomna och skadade vid luftfartsolyckor i Finland	2006	2007	2008
Omkomna			
Trafikflyg	-	-	-
Bruksflyg	2	-	-
Allmänflyg	-	-	3
Sportflyg	2	1	-
Totalt	4	1	3
Skadade			
Trafikflyg	-	-	-
Bruksflyg	-	1	-
Allmänflyg	3	1	1
Sportflyg	1	2	3
Totalt	3	4	4

Kontaktuppgifter

Luftfartsförvaltningen
tfn (09) 42 50 11
fax (09) 425 028 98
Luftfartsvägen 9 A
PB 186, 01531 Vanda

Internet

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

E-post

kirjaamo@ilmailuhallinto.fi
registrator@luftfartsforvaltningen.fi
fornamn.efternamn@ilmailuhallinto.fi
fornamn.efternamn@fcaa.fi

E-postadresser för rådgivning

Flygdrift:

lentotoiminta@ilmailuhallinto.fi

Flygmedicin:

ilmailulaaketiede@ilmailuhallinto.fi

Flygsäkerhetsrapporter:

tutkinta@ilmailuhallinto.fi

Flygtrafiktillstånd:

permissions@fcaa.fi

Kommunikation:

viestinta@ilmailuhallinto.fi

Luftfartspolitik:

int@fcaa.fi

Luftfartsskydd:

turva-asiat@ilmailuhallinto.fi

Luftvärdighet:

lentokelpoisuus@ilmailuhallinto.fi

Registrering av och inteckningar i luftfartyg:

ilmaalusrekisteri@ilmailuhallinto.fi

Sportflyg:

harrasteilmailu@ilmailuhallinto.fi

Teoriprov:

teoriakokeet@ilmailuhallinto.fi

Utbildning och flygcertifikat:

koulutusjalupakirjat@ilmailuhallinto.fi

Förkortningar som använts

EASA	European Aviation Safety Agency (Europeiska byrån för luftfartssäkerhet)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Europeiska civila luftfartskonferensen)
Eurocontrol	European Organisation for the Safety of Air Navigation (den europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst)
FTO	Flight Training Organisation (flygutbildningsorganisation)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Internationella civila luftfartsorganisationen)
JAA	Joint Aviation Authorities (ett samarbetsorgan för europeiska flygsäkerhetsmyndigheter)
JAR	Joint Aviation Requirements (de allmänneuropeiska luftfartsbestämmelserna)
JAR-FCL	Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing (de allmänneuropeiska luftfartsbestämmelserna om flygbesättningscertifikat)
TRC	Type Rating Course (typutbildningskurs)
TRTO	Type Rating Training Organisation (typutbildningsorganisation)

Redaktion

Planering och layout

Sturman Oy
Luftfartsförvaltningens kommunikationsenhet

Text

Luftfartsförvaltningens kommunikationsenhet

Foto

Mikael Häggblom (Luftfartsförvaltningen)
Aarne Isomäki, Pentti Valmunen;
Luftfartsförvaltningens kommunikationsenhet,
Sjöfartsverket och Banförvaltningscentralen

Översättning till svenska

Textservice Heidi Rustanius





ILMAILUHALLINTO

LUFTFARTSFÖRVALTNINGEN
FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY

www.luftfartsforvaltningen.fi