

Turvallisuutta yhteistyöllä – kaupallisen lentotoiminnan turvallisuustoimenpiteet



Suomen ilmailun turvallisuussuunnitelma 2026 (FPAS) julkaistiin 15.4.2026.

Turvallisuussuunnitelma päivitetään vuosittain. Se sisältää keskeiset toimenpiteet, joilla vahvistamme Suomen ilmailujärjestelmän suorituskykyä ja kestävyyttä kaiken tyyppisiä toimintaympäristön muutoksia vastaan ja tuemme Suomen ilmailuun kohdistuvien riskien hallintaa.

Tällä tiedotteella kerrotaan FPASin keskeisistä kaupallisen lentotoiminnan turvallisuustoimenpiteistä ja yhteistyöstä turvallisuuden edistämiseksi. Toimenpiteiden taustalla on mm. kansallinen kaupallisen lentotoiminnan (CAT OPS, lentokoneet) riskikuvatyö, jota tehdään yhteistyössä toimijoiden kanssa. Ole mukana vaikuttamassa kansalliseen turvallisuustyöhön ja hyödynnä sen tuloksia omassa toiminnassasi.

Tutustu Suomen ilmailun turvallisuusohjelmaan, -suunnitelmaan ja suorituskykymittaristoon Traficom sivuilla:

- <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/suomen-ilmailun-turvallisuusohjelma-fasp>
- <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/suomen-ilmailun-turvallisuussuunnitelma-fpas>
- <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/suomen-ilmailun-suorituskykymittarit-ja-tavoitteet>

FPAS 2026 -toimenpiteet kaupallisen lentotoiminnan organisaatioille (AOC)

Erityisesti AOC-organisaatioita (lentokoneet) koskevat toimenpiteet (otsikkolistaus, kts. toimenpiteiden sisältö turvallisuussuunnitelmasta):

- **UUSI TOIMENPIDE:** OPER.SRM.000.1, Operatiivisten uhkien käsittely organisaation riskienhallinnassa
- OPER.LOC.001.1, Hallinnan menetys lennolla (LOC-I)
- OPER.RE.002.1, Kiitotieltä suistuminen (RE)
- OPER.RWY.003.1, Paikalliset kiitotieturvallisuustiimit (LRST)

- OPER.RI.004.1, Kiitotiepoikkeamat (RI)
- OPER.MAC.005.1, Ilmassa tapahtuvat ilma-alusten yhteen törmäykset (MAC)
- OPER.CFIT.006.1, Ohjattavissa olevan ilma-aluksen törmäys maastoon (CFIT)
- OPER.FIRE.007.1, Tulipalot, savu- ja muut kaasut ilma-aluksissa
- OPER.GCOL.008.1, Yhteen törmäykset rullattaessa kiitotielle tai kiitotieltä (GCOL)
- SYS.CAT.001, Kaupallisen lentotoiminnan turvallisuus
- SYS.CAT.002.1, Kansallinen FDM-foorumi (FDM- tietoja tuottavat operaattorit)
- SYS.GH.001, Maahuolinnan turvallisuus

Lisäksi AOC-organisaatioita (lentokoneet) koskevat myös Traficom ja kaikkien toimijoiden vastuulla olevat ao. toimenpiteet (otsikkolistaus, kts. toimenpiteiden sisältö turvallisuussuunnitelmasta):

- SYS.002.1, Suomen ilmailun turvallisuussuunnitelma
- SYS.003.1, Suomen ilmailun turvallisuuden suorituskykytavoitteet ja -mittarit
- SYS.004.1, Suomen ilmailun riskienhallinta
- SYS.005.4, Turvallisuustutkintaviranomaisten suositusten huomioiminen
- SYS.006.2, Poikkeamaraportoinnin laadun parantaminen
- SYS.007.2, Muutoksenhallinta osana turvallisuudenhallintaa
- SYS.007.3, Hallinnolliset rakenteet
- SYS.008.1, Ilmailun kyberturvallisuus
- **UUSI TOIMENPIDE:** OPER.GNSS.009.1, GNSS-häiriöiden aiheuttamien lentoturvallisuusriskien hallinta

AOC-organisaatioiden on käsiteltävä heidän vastuulleen osoitetut FPAS-toimenpiteet ja toteutettava ne tarvittavilta osin.

Esimerkkinä FPAS-toimenpide SYS.CAT.001, Kaupallisen lentotoiminnan turvallisuus

Toimenpiteen tavoite:

- EPAS-turvallisuustavoite: Parannetaan turvallisuutta arvioimalla ja parantamalla jatkuvasti riskienhallintaa.
- FASPin strateginen turvallisuustavoite: Suomen ilmailun riskienhallinta on systemaattista, vaikuttavaa ja jatkuvasti kehittyvää.
- Toimenpiteen tavoite: Parantaa kaupallisen lentotoiminnan turvallisuutta.



Toimenpide:

EU/EPAS-riskiportfolion top 20 turvallisuusteemoista merkittävä osa liittyy kaupalliseen ilmakuljetukseen (CAT) joko suoraan tai välillisesti. Kts teemat tämän (huom: FPAS 2026) dokumentin kohdasta 2.1

Suomessa kaupallisen ilmakuljetuksen (AOC) osa-alueen kansallisen riskikuvan FPASiin nostettavat operatiivisen tason skenaariot ovat:

- **GNSS-häiriöiden vaikutus operatiiviseen lentotoimintaan**
- **huonoon säähän lentäminen (turbulenssi, rakeet, salamointi, jäätäminen) ja**
- **lisääntynyt matkustajien häiriökäyttäytyminen.**

Järjestelmätason skenaarioita ovat:

- **itseopiskelun ja verkkokoulutusten lisääntyminen heikentää koulutuksen laatua,**
- **alihankinnan ja pitkien tuotantoketjujen rajapintariskien hallinta ja**
- **muutoksenhallinnan oikea-aikaisuus sekä vaikutus päätöksentekoon.**

Kaupallisen ilmakuljetuksen organisaatioiden on käsiteltävä osana turvallisuudenhallintaansa yllä luetellut kansallisella tasolla tunnistetut skenaariot ja itse tunnistamansa uhat oman toimintansa osalta, määritettävä hyväksyttävä turvallisuustaso sekä tehtävä tarvittaessa toimenpiteitä riskien pienentämiseksi hyväksyttävälle tasolle.

Traficom sisällyttää skenaariot osaksi organisaatioiden riskiperusteista valvontaa. Organisaatioiden valvonnassa varmistetaan organisaatioiden kyvystä sopeuttaa toimintaansa ja hallita toimintansa riskitasoa vallitsevissa olosuhteissa sekä toteuttaa mahdolliset muutokset muutoksenhallinnan ja riskienhallinnan prosesseja aidosti ja tehokkaasti hyödyntäen.

Toteutuksen vastuutaho:

AOC-operaattorit (lentokoneet ja kuumailmapallotoiminta)
Traficom

Aikataulu ja lopputuote

2026-2027.

Yllä kuvattu toimenpide on käsitelty kaupallisen lentotoiminnan organisaatioiden turvallisuudenhallinnassa ja tulokset käsitelty Traficomin valvonnan yhteydessä.

Toteutuksen tilanne

Toteutus käynnissä.

Miten organisaation pitäisi käsitellä FPAS-toimenpiteet?

Riskienhallinnan näkökulmasta toimijan on tunnistettava toimintansa turvallisuuteen liittyvät uhat ja hallittava niihin liittyviä riskejä. Riskienhallinta on osa organisaatioiden turvallisuudenhallintajärjestelmää. Kansallisen tason toimenpiteet tukevat organisaation omaa riskienhallintaa. Monet FPAS-toimenpiteistä ovat monivuotisia, koska etenkin järjestelmätason uhkiin liittyvien suojausten parantaminen on pitkäjänteistä työtä.

FPAS-toimenpiteissä esiin nousseiden uhkien osalta vastuullisen johdon tulee varmistua siitä, että:

- jos uhka löytyy jo organisaation uhka/riskirekisteristä, sen käsittely sekä päätökset tarvittavista toimenpiteistä ja vaikutusten seurannasta ovat ajan tasalla. Jos kyse on operatiivisesta uhasta kuten esimerkiksi hallinnan menetys ilmassa tai järjestelmätason asiasta, kuten väsymyksenhallintaan liittyvät uhat on varmistettava, että asiaan liittyvät riskit ovat organisaation toiminnassa hallinnassa. On myös tiedostettava miksi; mikä organisaation toiminta tai muut suojaukset pitävät riskit hallinnassa.
- Jos FPAS-toimenpiteessä on uhkia, joita toimija ei ole aiemmin tunnistanut, on arvioitava, liittyvätkö uhat organisaation omaan toimintaan. Jos liittyvät, organisaation tulee käsitellä ne omassa riskienhallintaprosessissaan vastaavasti, kuin se käsitelisi itse tunnistamansa uhat.
- Riskienhallintaan kuuluu, että organisaatio on ottanut kantaa siihen, ovatko sekä FPASin kautta tuleviin, että itse tunnistettuihin toimijaa koskeviin uhkiin liittyvät riskit hallinnassa organisaation toiminnassa. Organisaation on dokumentoitava perustelut (evidence of risk controls). Jos jokin AOC-toimijoita FPASissa koskeva toimenpide tai siinä mainittu uhka ei koske kyseisen organisaation toimintaa, on myös dokumentoitava sille perustelut.

Yksi tärkeä turvallisuudenhallintajärjestelmän tietolähde on organisaatioiden oma poikkeamaraportointi. Jokaiselle organisaatiolle tapahtuu kuitenkin vain rajallinen määrä satunnaisia poikkeamia. Kaikille organisaatioille on tärkeää etsiä hyödyllistä lisätietoa myös muista tietolähteistä. Kansallisen riskikuvatyön tulokset ja FPAS-toimenpiteet ovat myös organisaatioiden työn tukemista. Niiden avulla **kootaan kansallisella tasolla tärkeää turvallisuustietoa yhteen ja jaetaan sitä kaikkien toimijoiden hyödynnettäväksi.**

On hyvä muistaa, että FPAS-toimenpiteeseen nostetut uhat koetaan kansallisella tasolla tärkeiksi; haluamme varmistaa, että kaikilla AOC-toimijoilla niihin liittyvät riskit ovat hallinnassa. Toimenpiteillä ei oteta kantaa yksittäisen organisaation riskitasoon tai suoriutumiseen. Yksittäinen toimija voi suhtautua uhkiin ns. muistilistan tavoin ja varmistaa, että omassa organisaatiossa ko. asiat ovat kunnossa.

Mikä on kansallinen riskikuva ja mitä hyötyä siitä on?

Kansallisen riskikuvan tavoitteista ja ylläpidosta kerrotaan tarkemmin *Suomen ilmailun turvallisuusohjelma FASPin luvussa 2.6. (FASP versio 9.0 on julkaistu 8.12.2025).* Pähkinäkuoressa se tarkoittaa





Suomessa kaupallisen lentotoiminnan osalta sitä, että riskikuvatyössä pyrimme tunnistamaan **keskeiset kaupallisen lentotoiminnan uhat, myös ennakoiden tulevia muutoksia**. Sen jälkeen **arvioimme uhkiin liittyvän riskitason**. Lopputuloksena sekä viranomaisen että kaupallisen lentotoiminnan organisaatiot saavat **tietoa oman riskiperusteisen turvallisuustyönsä ja turvallisuutta parantavien toimenpiteidensä pohjaksi**. Keskeisten uhkien ja riskitason lisäksi saamme tietoa siitä, mitkä asiat Suomessa ovat hyvällä tasolla. Tämä on tärkeää, jotta voimme jatkaa hyvää **työtä vahvuuksien ylläpitämiseksi**. Työn tuloksia hyödynnetään päivittäisessä työssä. Vuositasolla tulokset vaikuttavat turvallisuussuunnitelman toimenpiteisiin.

Kaupallisen lentotoiminnan riskikuvatyötä tehdään yhteistyössä toimijoiden kanssa. Ole jatkossa mukana vaikuttamassa kansalliseen turvallisuustyöhön ja hyödynnä sen tuloksia omassa toiminnassasi.

Mistä löytyy lisätietoa - Alla olevilta sivuilta löydät ohje- ja muuta materiaalia:

Traficomien uudistetuilta nettisivuilta www.traficom.fi:

- Ilmailun Lentoliikenne, lentopaikat ja ympäristö-koontisivu: <https://www.traficom.fi/fi/lentoliikenne-lentopaikat-ja-ymparisto>, jonka alta löydät kootusti kaikki kaupalliseen lentotoimintaan liittyvät alisivut
- Ilmailun turvallisuus-koontisivu: <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus>, jonka alta löydät mm.
 - FASP-asiat sivuilta:
 - <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/suomen-ilmailun-turvallisuusohjelma-fasp>
 - <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/suomen-ilmailun-turvallisuussuunnitelma-fpas>
 - <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/suomen-ilmailun-suorituskykymittarit-ja-tavoitteet>
 - Ilmailun kyberturvallisuuden alisivut
 - Ilmailun turva-asioiden alisivut
 - Ilmailun turvallisuuden parantaminen-otsikon alisivut
 - Ilmailun turvallisuuskulttuuri -otsikon alisivut
 - Ilmailun turvallisuustietoa-otsikon alisivut, joilla mm.
 - Lentoliikenteen onnettomuuksista, vaaratilanteista ja poikkeamista ilmoittaminen: <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/lentoliikenteen-onnettomuuksista-vaaratilanteista-ja-poikkeamista-ilmoittaminen>
 - Ilmailun turvallisuustiedotteet: <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/ilmailun-turvallisuustiedotteet>
 - Suomen ilmailun turvallisuustilanne ym.: <https://www.traficom.fi/fi/ilmailun-turvallisuus/ilmailun-turvallisuustietoa>
- EASAn sivuilta:
 - [EASAn Air Operations-sivu](#)
 - [Safety Management & Promotion-sivut](#)
 - [EASA Community Network-sivut](#)
- EASAn ajankohtaiset **tiedotteet** conflict zone-asioista ja muusta ohjeistuksesta
 - [Conflict Zone Information Bulletin \(CZIP's\)-sivu](#)
 - [European Information Sharing and Cooperation Platform on Conflict Zones-sivu](#)
- Onnettomuustutkintakeskuksen (OTKES) [sivut](#)
- [Skybrary](#)