

Saimaan ammattikorkeakoulu
Hotelli- ja ravintola-ala Imatra
Hotelli- ja ravintola-alan koulutusohjelma

Päivi Rautio

Lentomatkustajan opas turvalliseen lentomatkaan

Opinnäytetyö 2016

Tiivistelmä

Päivi Rautio

Lentomatkustajan opas turvalliseen lentomatkaan, 34 sivua, 1 liite

Saimaan ammattikorkeakoulu

Hotelli- ja ravintola-ala, Imatra

Hotelli- ja ravintola-alan koulutusohjelma

Opinnäytetyö 2016

Ohjaaja: lehtori Jukka Aineslahti, Saimaan ammattikorkeakoulu

Tämä opinnäytetyö luotiin oppaaksi lentomatkustajille ja se käsittelee lentoliikenteen turvallisuusasioita matkustajan näkökulmasta. Opinnäytetyön tavoitteena oli antaa lentomatkustajalle tietoa lentoturvallisuudesta, sen muutoksista muuttuvassa maailmassa ja siinä vallitsevista säännöksistä sekä toimijoista niin kotimaassa, EU:n sisäisesti kuin kansainvälisestikin.

Lentomatkustuksessa turvallisuus on kaiken lähtökohta ja tämän päivän maailmassa lentämisen turvallisuus on herättänyt aiempaa enemmän keskustelua. Nykyään siihen kohdistuu uudenlaisia uhkia, joita täytyy ehkäistä uusiutuvien menetelmin. Aihe on erittäin ajankohtainen maailmalla tapahtuneiden terrori-iskujen ja muiden turvallisuusuhkien myötä.

Työ noudattaa laadullisen tutkimuksen periaatteita. Työhön haastateltiin Lappeenrannan Lentoasema Oy:n turvallisuuspäällikköä ja työ toteutettiin opastyyppisesti.

Aineistona käytettiin tekijän omaa vuosien työkokemusta lentoliikenteen alalta, työn kautta saatuja tietoja ja materiaaleja sekä alaan keskeisesti liittyvien toimijoiden nettisivuja; Tärkeimpinä Trafi, ICAO, IATA, EASA ja NTSB.

Asiasanat: lentoturvallisuus, turvatarkastus, terrorismi

Abstract

Päivi Rautio

Safety Guide for Airline Passengers, 34 pages, 1 attachment

Saimaa University of Applied Sciences

Faculty of Tourism and Hospitality, Imatra

Degree Programme of Tourism and Hospitality

Bachelor's Thesis 2016

Instructor: Mr Jukka Aineslahti, Senior Lecturer, Saimaa University of Applied Sciences

This thesis was created as a safety guide for airline passengers considering today's safety issues around the world. The aim for this study was to give information about the legislation and procedures of flying for all airline passengers. These safety issues are closely tied to flying as it is the most controlled way of travelling. Flying faces new safety threats every day because of new kinds of threats of terrorism.

Flying as a way of travelling has safety as a number one priority. In today's world it has raised many questions in the minds of flying people. There are threats like never before, for example terrorism. Regarding all the events there has been, this subject is very current.

Data for this study was collected with survey of interview of Lappeenranta Airport Ltd's safety manager. Other data was collected from student's years' experience in the aviation field. Information was gathered from literature, internet and from the author's own study material.

The final result of this thesis was that flying is still the safest way of travelling even there has been terror attacks and the safety records of flying have been dark in the recent years. New ways of preventing safety issues are developed constantly.

Keywords: aviation, safety, security control, terrorism

Sisällys

1	Johdanto	5
2	Lentoturvallisuus muuttuvassa maailmassa.....	6
2.1	Maailmaa muuttaneet lento-onnettomuudet	7
2.2	Liikennevälineiden turvallisuus verrattuna lentomatkustukseen	8
3	Lentäminen matkustuksen muotona	10
3.1	Lentomatkustajan oikeudet ja velvollisuudet.....	11
3.2	Lentoturvallisuuden toimijat	14
4	Lentoliikenne Suomessa	15
4.1	Lentoliikennestrategian turvallisuussuunnitelma.....	16
4.2	Ilmoitusvelvollisuus ja raportointi	17
5	Lentoliikenne kansainvälisesti	17
5.1	Mustat listat.....	17
5.2	Kansainvälinen liikennetutkimuskeskus	18
6	Lentopelko.....	18
6.1	Lentopelon syyt.....	19
6.2	Lentopelon hoito	20
6.3	Lentomatkustajan turvallisuuden takaaminen	20
6.4	Turvallisuus maassa	21
6.5	Turvallisuus ilmassa.....	22
7	Turvatarkastus	24
7.1	Turvatarkastuksen prosessit	25
7.2	Lentokoneessa kielletyt esineet ja nesteet	25
8	Turvapäällikön haastattelu	26
8.1	Johtopäätökset.....	26
8.2	Tulevaisuuden näkymät	27
9	Yhteenveto ja pohdinta	28
	Kuvio	30
	Taulukot.....	30
	Lähteet	31

Liitteet

Liite 1 Haastattelukysymykset

1 Johdanto

Tässä opinnäytetyössä tullaan käsittelemään lentoliikenteeseen kohdistuvia turvallisuusasioita ja ohjeistamaan sekä luomaan ymmärrystä lentomatkustuksen turvallisuustekijöistä. Työssä esitellään tämän hetken turvallisuustilannetta maailmassa, jossa terrorismin pelko lisääntyy jatkuvasti. Työn tarkoituksena on selvittää ja pohtia turvallisuustilannetta tällä hetkellä ja tulevaisuudessa. Tottumaton lentomatkustaja saa työstä vinkkejä ja apua oman matkansa sujumuuden lisäämiseen. Lisäämällä tietoa matkustajien keskuudessa, helpotetaan toiminnan sujumuutta lentokentillä ja erityisesti turvatarkastuksissa. Aihe on erittäin ajankohtainen maailmalla tapahtuneisiin lentoliikennettä uhkaaviin terroriuhkiin ja muihin turvallisuusuhkiin liittyvien asioiden vuoksi. Tämän päivän lentomat-kustajia mietityttää lentäminen ja se, onko lentäminen yhä turvallista. Opinnäytetyön tarkoituksena on avata tavalliselle lentomat-kustajalle lentoturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä ja antaa vastauksia miksi tiettyjä turvallisuusasioita tehdään. Opinnäytetyö kohdentuu Lappeenrannan lentoasemalle, mutta turvallisuusasiat pätevät kaikilla kentillä.

Työ toteutetaan laadullisen tutkimuksen ja opastyypin tutkielman kautta. Työhön haastatellaan Lappeenrannan Lentoasema Oy:n turvapäällikkö Petteri Lehtea ja haastattelun kautta saadaan näkökulmaa turvallisuusasioihin ja haastattelun pohjalta työ kohdentuu maakuntakentälle.

Lentomat-kustuksessa turvallisuus on kaiken lähtökohta eikä lentäminen ole muuttunut aiempaa vaarallisemmaksi. Nykyään siihen kohdistuu uudenlaisia uhkia, joita täytyy ehkäistä uusiutuvin menetelmin. Tällaisia uhkia ovat erilaisten terroristijärjestöjen suorittamat iskut, joilla pyritään aiheuttamaan mahdollisimman suurta tuhoa ja toisaalta saavuttamaan julkisuutta omille periaatteille. Terrorismin lisääntymisen myötä on tärkeää kiinnittää huomiota koko lentomatkan prosessiin alkaen siitä, kun matkustaja saapuu lentokentälle ja kun hän lennon jälkeen poistuu kentältä. Tälle välille sijoittuu useita turvallisuutta varmistavia toimenpiteitä ja niistä on vastuussa laaja joukko ammattilaisia.

On tärkeää tuoda matkustajille tietoa turvallisuusasioista ja auttaa heitä ymmärtämään, että tarkat turvatarkastukset ja säännökset eivät ole olemassa matkus-

tajien kiusaamista varten vaan heidän turvallisen lentomatkan takaamiseksi. Tässä opinnäytetyössä tullaan avaamaan turvallisuusasioita sen puitteissa mikä on julkista tietoa.

2 Lentoturvallisuus muuttuvassa maailmassa

Lentäminen on yhä turvallisempi matkustuksen muoto. Jokainen lentokoneella matkustanut tietää miten tarkkoja lentokentillä ollaan erilaisten turvallisuusasioiden kanssa. Matkustajalle voi olla hämmentävää kohdata kaikki erilaiset turvatarkastusmenetelmät, turvavideot ja kaiken tämän ehdottomuus. Tämän päivän maailmassa ihmisten vapaa liikkuvuus lisääntyy jatkuvasti ja lentomatkustus on yhä suuremman joukon saatavilla. Uusia uhkia kehittyä jatkuvasti ja varsinkin terrorismi eri muodoissaan on nykypäivän suurin haaste. On pyrittävä tekemään turvallisuuden takaamisesta niin aukotonta kuin se vain on mahdollista. Turvasäännökset ovat vuosikymmenten aikana muuttuneet ja muuttuvat jatkuvasti.

Lentämiseen liittyy keskeisesti kaksi termiä, joiden erotteleminen saattaa olla hankalaa. Ne pätevät kuitenkin kumpikin omalla osa-alueellaan huolimatta termien samankaltaisuudesta. Näihin liittyvät asiakokonaisuudet ovat usein limitäin tai päällekkäin. Safety (turvallisuus) tarkoittaa erilaisia onnettomuuksien ja ennalta arvaamattomien tapahtumien ennaltaehkäisyä, kuten esimerkiksi palokunnan olemassaolo ja toiminta. Security puolestaan tarkoittaa laittomien tekojen ennaltaehkäisyä ja torjuntaa, kuten poliisin toiminta. (Finavia Oyj 2013, 5-6.)

Tulevaisuudessa uhkien voidaan ajatella muuttuvan yhä monimutkaisemmiksi ja maailman jakautuessa jatkuvasti uhkien torjunnan täytyy kehittyä vauhdilla. 2000-luvulla lentomatkustusta ovat varjostaneet terroristijärjestöjen tekemät iskut, jotka ovat ulottuneet lentoasemilta aina taivaalle asti. Teknologian kehittyessä uudet turvallisuutta takaavat välineet ja laitteet kehittyvät jatkuvasti, mutta voidaan olettaa myös erilaisten terroristien kehittävän jatkuvasti uusia, vaarallisia keinoja. Nykyään erityisesti terroristijärjestö ISIS on saanut paljon mediahuomiota ja järjestön voidaan olettaa olevan suuri uhka lentoturvallisuudelle.

2.1 Maailmaa muuttaneet lento-onnettomuudet

Viimeisten vuosikymmenten aikana maailmassa on tapahtunut muutamia lento-onnettomuuksia, joilla on ollut erityinen vaikutus lentoturvallisuuteen. Seuraavassa avataan lukijalle turvasäännöksiin vaikuttaneita lento-onnettomuuksia ja niiden syitä.

Lockerbien pommi-iskussa 21.12.1988 kuoli 270 ihmistä lentokoneen räjähtäessä. Pan Amin Boeing 747-121-kone oli matkalla Heathrow'n lentoasemalta Lontoosta John. F. Kennedyn kansainväliselle lentoasemalle New Yorkiin. Räjähdysten aiheutti kelloradion sisään asennettu pommi, joka oli lentokoneen ruumassa matkanneessa laukussa. Laukun koneeseen toimittanut henkilö ei koskaan itse noussut koneeseen. Tapauksen jälkeen otettiin käyttöön matkatavarankohdentaminen, jonka myötä turvamenetelmin varmistetaan, että yksikään matkalaukku ei matkusta ilman omistajaansa. Jos matkustaja jääkin yllättäen pois lennolta, poistetaan myös hänen matkatavaransa lennolta.

Lockerbien pommi-isku vaikutti merkittävästi ilmailun turvallisuuteen ja se oli tuhoisin siviileihin kohdistunut terroriteko maailmassa aina syyskuun 11. Päivän iskuihin asti. Vuonna 2001, syyskuun 11. päivänä, Osama Bin Ladenin johtama islamistijärjestö Al Qaeda kaappasi neljä siviililentokonetta New Yorkissa ja käytti niitä ohjuksina maassa oleviin kohteisiin. Tuhansia ihmisiä kuoli. Päivä muutti maailmaa ja aloitti sodan terrorismia vastaan. Iskujen myötä matkustajaliikenteeseen tulivat 100 % turvatarkastukset.

Vuonna 2009 Britannian viranomaiset pidättivät 24 ihmistä epäiltynä terrorismin suunnittelusta. Kohteiksi oli suunniteltu jopa kymmenen Lontoosta Yhdysvaltoihin menevää matkustajakonetta. Koneet oli tarkoitus räjäyttää samanaikaisesti peroksidipohjaisilla pommeilla niiden lentäessä Atlantin yllä. Pommit oli tarkoitus saada matkustamoon käsimatkatavaroissa, 0,5 litran virvoitusjuomapulloissa. Tapauksen seurauksena Euroopan Unioni sääti nesteasetuksen, jolla rajoitetaan nesteiden kokoa ja kuljetusta käsimatkatavaroissa. (Finavia Oyj 2013, 5 - 10.)

Malesian Airlinesin matkustajalento 370 Kuala Lumpurista, Malesiasta Pekingiin, Kiinaan katosi 8.3.2014 vieden mukanaan 227 matkustajaa ja 12 miehistön jäsentä. Lentokonetta tai sen matkustajia ei ole vuoden 2016 syyskuuhun mennessä löydetty. Lennon kohtalosta liikkuu erilaisia teorioita, mutta koneen kohtalo voi jäädä ikuisiksi arvoitukseksi. Tapaus on herättänyt paljon keskustelua lentomatkustuksen turvallisuudesta. Muutamaa kuukautta myöhemmin, 17.7.2014 saman lentoyhtiön matkustajakone Amsterdamista Kuala Lumpuriin ammuttiin alas Ukrainan yllä. Ukrainan ollessa sotatilassa varmuutta koneen alas ampuneista tahoista ei olla saatu. Onnettomuudessa kuoli 283 matkustajaa ja 15 miehistön jäsentä. Molemmat tapaukset olivat omiaan luomaan entistä syvempää keskustelua lentoturvallisuudesta. (Wikipedia a, c)

Germanwingsin lento Barcelonasta, Espanjasta Dusseldorfiiin, Saksaan syöksyi maahan 24.3.2015 Etelä-Ranskassa. Lennolla oli 144 matkustajaa ja kuusi miehistön jäsentä. Kaikki koneessa olleet kuolivat. Tapahtuman syyksi on paljastunut perämies Andreas Lubitzin tahallinen teko. Tapahtunut onnettomuus herätti viranomaiset kiinnittämään suurempaa huomiota lentohenkilökunnan mielenterveyteen. Tulevaisuudessa lentohenkilökunnan henkistä terveyttä tullaan todennäköisesti tarkkailemaan enemmän, kuin aiemmin. (Wikipedia b)

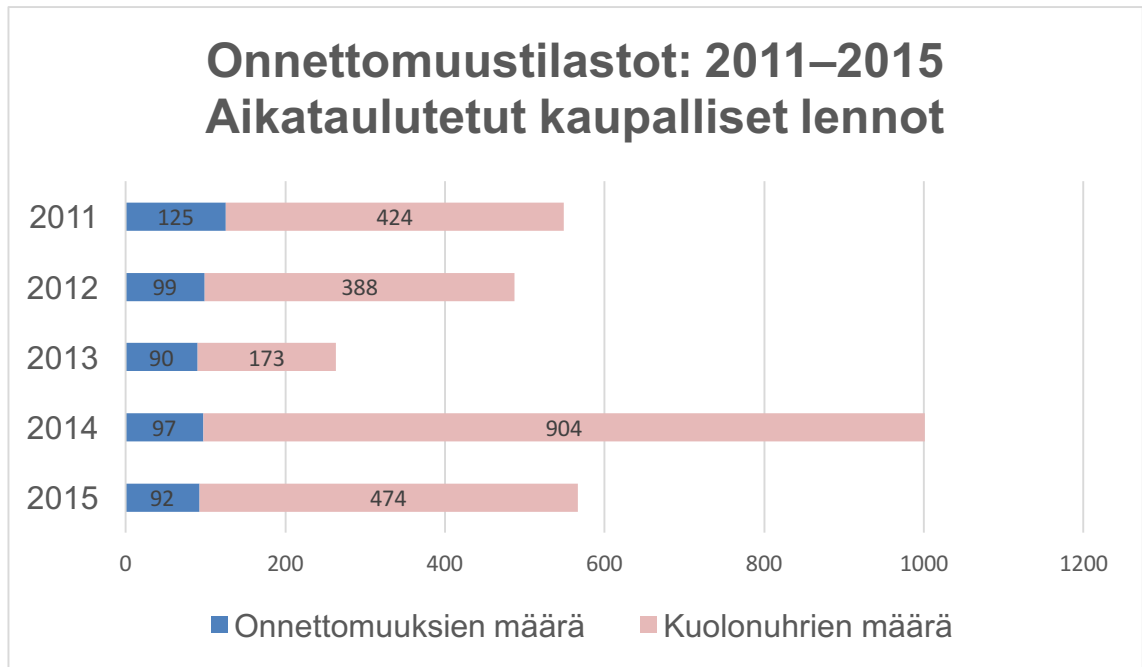
2.2 Liikennevälineiden turvallisuus verrattuna lentomatkustukseen

Lentomatkustus on ollut kautta aikain turvallisimman matkustuksen muoto. Viime vuosina turvallisuuden käsite on kärsinyt suuria kolhuja paljon kuolonuhreja vaatineiden onnettomuuksien myötä. Yhä tänä päivänä lentäminen on kuitenkin turvallista ja kaikista matkustusmuodoista turvallisimman.

ICAO (International Civil Aviation Organization), Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, julkaisee vuosittain raportin lentoturvallisuudesta ja lento-onnettomuuksien määrästä. ICAO:n suurin ja tärkein tehtävä on kehittää ja ylläpitää lentoturvallisuutta kansainvälisesti. Se määrittää ja julkaisee kansainvälisiä säännöksiä ja pyrkii kehittämään ilmailun turvallisuutta muun muassa The Global Aviation Safety Plan (GASP) – projektin muodossa. (ICAO a)

ICAO:n turvallisuusraportin (Kuvio1) mukaan vuosi 2014 oli ilmailussa erittäin synkkä vuosi ja aikataulutetuilla kaupallisilla lennoilla tapahtuneissa onnetto-

muuksissa kuoli 904 ihmistä. Vuonna 2013 määrä oli vain 173 ihmistä. Vuodesta 2011 lento-onnettomuuksien määrä on vähentynyt ja vuosi 2013 on ollut erittäin turvallinen. Luvut kannattaa suhteuttaa siihen, että joka päivä miljoonat ihmiset lentävät ja taivaalla on joka hetki tuhansia lentokoneita. (ICAO b)



Kuvio 1. ICAO Onnettomuustilastot 2011-2015 (ICAO b)

Tieliikenteessä kuolemien määrä on vähentynyt Suomessa viime vuosina ja EU on asettanut tavoitteen, jonka mukaan liikennekuolemat tulisi puolittaa ja loukkaantumisia vähentää neljänneksellä vuodesta 2010 vuoteen 2020. Vuonna 2014 liikenteessä kuolleita (223) ja loukkaantuneita (6669) oli vähemmän kuin koskaan aikaisemmin.

Rautatieliikenteessä ei ole viime vuosina sattunut pahoja onnettomuuksia ja Suomen junaturvallisuuden katsotaan olevan Euroopan kärkeä. Eniten vaaratilanteita sattuu vartioimattomissa tasoristeyksissä ja tämä liittyykin rautatieliikenteen tieliikenteeseen. Luvatta junaradalla liikkuvat henkilöt aiheuttavat raideliikenteessä vaaratilanteita ja kymmeniä kuolonuhreja vuosittain. (Liikennejärjestelmä, turvallisuus)

Merenkulussa ja veneilyssä turvallisuustilanne on yleisesti hyvä ja pidemmän aikavälin turvallisuustrendi on ollut positiivinen. Riskitekijänä veneilykaudella voidaan pitää alkoholia ja mökkiläisten humalassa veneilyä. Suuremmilta vene-

onnettomuuksilta on kuitenkin Suomessa viime vuosina välttytty. (Liikennejärjestelmä, turvallisuus)

Mitään muuta liikennettä ei valvota niin tarkkaan, kuin ilmailua ja tämän vuoksi lentokoneella matkustaminen on kaikista matkustusmuodoista turvallisin. Ari Vahtera TraFista toteaa MTV3:lle antamassaan haastattelussa, että todennäköisyys joutua lento-onnettomuuteen on yksi neljästätoista miljoonasta.

– Jos sen muuttaa vuosiksi, niin pitäisi joka päivä lentää yksi reittilento 38 000 vuoden ajan ennen kuin neljätoista miljoonaa päivää tulee täyteen.

3 Lentäminen matkustuksen muotona

Lentomatustus on liikennemuodoista nuorin, kaupallinen lentoliikenne alkoi toisen maailmansodan jälkeen 1900-luvun alussa postiliikenteenä. Matkustajaliikenteen kehitys alkoi 1920-luvulla, kun ensimmäiset lentoyhtiöt aloittivat toimintansa. Tuolloin lentoliikenne syrjäytti osittain vesi- ja raideliikenteen aiheuttaen uudenlaista kilpailua matkustusmuodoissa. Lentomatustuksen myötä ihmisille on avautunut aivan uudenlainen keino tutkia maailmaa ja tulevaisuudessa lentoajat tulevat mahdollisesti lyhenemään helpottaen matkustusta edelleen.

Lentämiseen liittyy laajalti erilaisia säädöksiä ja lakeja, joilla pyritään turvaamaan ja luomaan sujuvuutta. Lentoliikennettä säädellään maailmanlaajuisesti, jotta säännökset olisivat mahdollisimman yhtenäiset. Kansainvälisen siviili-ilmailun säännöt on luotu Chicagon sopimuksessa vuonna 1944, joka oli pohjana Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO, International Civil Aviation Organization) perustamiselle. (Verhelä 2014, 103 - 111.)

Tänä päivänä lentoyhtiötyyppejä on useita ja viime vuosina markkinoille ovat tulleet myös niin sanotut halpalentoyhtiöt, kuten Ryanair. Reittiliikenteen lisäksi taivaalla matkaavat Charter-lentoyhtiöt, jotka ovat usein matkatoimistojen omistuksessa. Charter-lento liitetään usein matkapakettiin, jossa asiakas saa lentojen lisäksi majoituksen ja lentokenttäkuljetukset.

Tämän päivän lentoliikenne ulottuu lähes kaikkialle maailmassa. Matkaajan on vaivatonta varata lentomatkoja Internetistä mihin vuorokauden aikaan tahansa.

Ennen internetiä tätä varten olivat matkatoimistot, jotka ovat digitalisoituvassa maailmassa kuolemassa pikkuhiljaa pois. Sitä mukaa, kun lentomatkestus on tullut kaikkien ulottuville ja hinnat ovat laskeneet, ovat myös erilaiset turvallisuusuhat lisääntyneet. Terrorismi koskettaa erityisen läheisesti nimenomaan lentoliikennettä. Vaikka lento-onnettomuuksia sattuu harvoin, ne ovat sattuesaan usein tuhoisia. Terroristeja houkuttelee erityisesti lentoliikenteen saama laaja huomio julkisuudessa. Tämän vuoksi erilaisia turvatoimia kehitetään jatkuvasti. Samalla pyritään luomaan sujuvuutta ja tähän pystyvät vaikuttamaan osaltaan myös kaikki lentomatkestajat. Tuntiessaan turvasäädökset ja käytännöt, lentomatkestaja voi omalta osaltaan vaikuttaa turvatoimien sujuvuuteen kentällä sekä lentokoneessa. (Payne 2002, 8 - 38)

3.1 Lentomatkestajan oikeudet ja velvollisuudet

Lentomatkestuksessa erilaiset myöhästymiset ovat valitettavan yleisiä. Lennon myöhästymisen suunnitellusta lähtöajasta asettaa haasteita uudelle lähtöajalle. Lento ei voi lähteä silloin, kuin se omasta puolestaan olisi valmis lähtöön. Mikäli niin sanottu aikaikkuna on ohitettu, on lennon saatava uusi aika. Tämä tarkoittaa sitä, että lento sijoitetaan uudelleen taivaalle. Toisinaan lento saatetaan joutua reitittämään uudelleen ja tästä aiheutuu usein lisää myöhästymistä. Lentokoneet eivät lentele taivaalla, miten sattuu vaan ikään kuin lentoväyliä pitkin. Taivaallakin voi näin ollen olla ruuhkaa. Myöhästymiset ovat matkestajan kannalta harmillisia ja ne voivat vaikuttaa negatiivisesti muun muassa jatkoyhteyksiin. Lennon viivästymisestä matkestaja voi vaatia huolenpitoa ja pitkistä viivästymisestä vakiokorvausta. Matkestajan oikeudet näihin riippuvat lentomatkestan pituudesta ja viivästymisen arvioidusta kestosta (taulukko 1).

Matkestan pituus	Arvioitu viivästys määränpäässä	Huolenpito			
		A	B	C	D
Alle 1500km	Yli 2 h	x	x		
1500-3500 km	Yli 3h	x	x		

Yli 3500 km	Yli 4 h ja EU:n ulkopuolinen lento	x	x		
Kaikki lennot	Yli 5 h	x	x	x	x
<p>A.) Aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan</p> <p>B.) Ilmaiseksi kaksi puhelua, faksia tai sähköpostiviestiä</p> <p>C.) Hotellimajoitus sekä kuljetus lentoaseman ja hotelliin välillä, kun yöpyminen on välttämätöntä</p> <p>D.) Kuluttaja voi valita, haluaako peruuttaa lennon ja saada lipun hinnan takaisin vai toteuttaa matkan. Lennon peruuttaneelle matkustajalle lentoyhtiön on maksettava lipun hinta 7 pvän kuluessa. Lentoyhtiön on palautettava lipun hinta kultakin matkan osalta sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkasuunnitelman kannalta hyötyä. Matkustajalla on oikeus saada myös ilmainen lippu paluulennolle lähtöpaikkaan.</p>					

Taulukko 1. Matkustajan oikeudet

Mahdollinen korvaussumma määräytyy lennon pituuden ja uudelleenreitityksestä johtuvan viivästykseen mukaan. Lentoyhtiö voi palauttaa lipun hinnan ja maksaa korvauksen käteisenä, pankkisiirtona, sekillä tai matkustajan allekirjoitettuna suostumuksella matkakuponkeina tai muina palveluina (Taulukko 2).”(Kilpailu- ja kuluttajavirasto.)

Matkan pituus	Viivästys määränpäässä	Korvaus
Lennon pituus enintään 1500 km	Yli 3 h	250 €
EU:n sisäinen lento yli 1500 km tai lento EU:n ulkopuolelta (lähtevä/saapuva), 1500-3500 km	Yli 3 h	400 €

Lento EU:n ulkopuolelta(lähtevä/saapuva), lennon pituus yli 3500 km	3-4 h	300 €
Lento EU:n ulkopuolelta(lähtevä/saapuva), lennon pituus yli 3500 km	Yli 4 h	600 €

Taulukko 2. Korvaussummat

Oikeuksiensa lisäksi voidaan sanoa, että matkustajalla on myös velvollisuuksia. Hänen velvollisuutensa on noudattaa turvamääräyksiä ja todella kuunnella lennon alussa esiteltävät turvaohjeet. Ohjeet esitellään joko turvavideolla tai lentohenkilöstön toimesta. Ohjeisiin on syytä suhtautua vakavasti.

Matkustaja voi omalla toiminnallaan, joko auttaa hätätilanteessa itseään ja muita matkustajia, tai vaarantaa itsensä lisäksi muidenkin turvallisuuden. On raportoitu lento-onnettomuuksista, joissa matkustaja on turvaohjeiden vastaisesti täyttänyt hätätilanteessa pelastusliivit jo koneessa. Nämä matkustajat ovat hukuneet, koska täytetty pelastusliivi aiheuttaa varman kuolemanloukun, mikäli kone täyttyy vedellä.

Hätäpoistumistien vieressä istuvalta matkustajalta odotetaan erityisen suurta valppautta. Hänen täytyy olla fyysiseltä kunnoltaan kykenevä auttamaan lentohenkilökuntaa mahdollisessa hätätilanteessa ja evakuoinnissa. Näillä istumapaikoilla on useimmiten eniten jalkatilaa, joten ne ovat matkustajien keskuudessa varsin suosittuja paikkoja. Näillä paikoilla istuttaessa on kuitenkin myös oma vastuunsa. Vanhuksia, lapsia tai liikuntarajoitteisia matkustajia ei näille paikoille sijoiteta missään tilanteessa.

Ajattelemattomalla toiminnalla matkustaja saattaa aiheuttaa sekaannusta jo lentokentällä. Matkalaukkua tai mitään muutakaan laukku ei koskaan, missään tilanteessa, pidä jättää yksin tai vartioimatta. Lentokentällä työskentelevä henkilökunta on koulutettu siten, että havaitessaan yksinäisen laukun heidän on hälytettävä välittömästi paikalle vartija tai poliisi. Yksin jätetyt laukut työllistävät poliisi-

sia ja vartijoita lentokentillä turhan usein. Tällainen laukku on aina turvallisuusriski, jonka voidaan olettaa sisältävän pommin tai muun räjähteen.

3.2 Lentoturvallisuuden toimijat

Lentämisessä turvallisuus on kaiken toiminnan lähtökohta. Siviili-ilmailussa turvatoimilla halutaan turvata matkustajien turvallisuus, mutta tärkeää on turvata myös lentoasemia ja lentävää henkilökuntaa. Terrorismin ja uusien uhkien lisääntyessä, lentoturvallisuudesta pyritään jatkuvasti tekemään yhä saumattomampaa. Turvallisuudesta ja sen kehittämisestä vastaa laaja joukko eri toimijoita ja ammattilaisia. Siviili-ilmailun turvallisuuteen vaikuttaa kansainvälisesti joukko eri organisaatioita ja toimijoita.

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO (International Civil Aviation Organization) on perustettu 7.12.1944 Chicagon sopimuksella. ICAO on Yhdistyneiden kansakuntien (YK) alainen kansainvälinen siviili-ilmailuun erikoistunut toimisto. ICAO:n päämaja sijaitsee Montrealissa, Kanadassa ja Euroopan toimisto Pariisissa. Järjestö on valtioiden välinen yhteistyöjärjestö, johon kuuluu yli 200 jäsenmaata, eli suurin osa maailman itsenäisistä valtioista. Kaikki nämä valtiot ovat allekirjoittaneet sopimuksen ja sen liitteet. Järjestön päämääränä on kehittää kansainvälisen ilmailun periaatteita ja tekniikkaa. Tavoitteisiinsa se pyrkii yhdenmukaisilla säännöillä ja ohjeilla. Suomessa näiden sääntöjen ja ohjeiden noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Jokaisella maalla on oma kansallinen siviili-ilmailuviranomainen tätä tehtävää valvomassa. (ICAO a)

IATA (International Air Transport Association) on lentoyhtiöitä edustava järjestö. Se on yksi tärkeimmistä tahoista kansainvälisen lentoliikenteen edistämisen kannalta. Järjestön tärkein turvallisuutta edistävä osa-alue on vaarallisten aineiden ilmakuljetus. IATA julkaisee kerran vuodessa vaarallisten aineiden ilmakuljetusta ja niiden rajoituksia käsittelevän oppaan: IATA DGR-kirjan (DGR: Dangerous Goods Regulations). (IATA)

EU (Euroopan Unioni) säätelee siviili-ilmailun turvaamista parlamentin ja neuvoston turva-asetuksilla, joiden suunnittelusta, toteutuksesta ja valvonnasta vastaa komissio. EU:n tavoitteena on aikaansaada yhtenäiset ja luotettavat turvatarkastukset koko Unionin alueella. (EU b)

Euroopan komissio tekee tarkastuksia ja auditointeja eri jäsenmaiden lentoasemille ja laatii täydentäviä täytäntöönpanoasetuksia. Se myös ohjaa, valvoo ja antaa korjausehdotuksia.

Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA (European Aviation Safety Agency) on Euroopan unionin virasto, jonka tehtävänä on säädellä ja valvoa lentoturvallisuutta. (EASA)

Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi on itsenäinen Liikenne- ja viestintäministeriön alainen viranomainen, joka vastaa lentoturvallisuudesta ja siviili-ilmailun viranomaistehtävistä Suomessa. TraFi Ilmailu myöntää lentoliikenneoikeudet Suomeen, antaa lentoturvallisuus- ja turvanormeja, myöntää lupia ja oikeuksia ja valvoo sekä ylläpitää ilmailutoimintaa. TraFi ohjaa, kehittää ja valvoo turvatarkastustoimintaa Suomen alueella.

Suurin lentoaseman pitäjä FINAVIA OYJ on Suomen valtion omistama julkinen osakeyhtiö, joka ylläpitää ja kehittää Suomen lentoasemaverkostoa. Se omistaa 22 lentoasemaa, joiden palveluista ja turvallisuudesta se vastaa. (FINAVIA OYJ)

Keskeisin lentoturvallisuuteen vaikuttava yleissopimus Suomessa, kuten maailmanlaajuisestikin, on kansainvälinen siviili-ilmailun yleissopimus. Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa hyväksytyt ilmailun standardit ja suositetut menettelyt julkaistaan yleissopimuksen liitteinä. (Finavia Oyj 2013, 11 - 14.)

4 Lentoliikenne Suomessa

Suomessa lentoliikennettä valvotaan erityisesti TraFin toimesta ja lentoturvallisuus on Suomessa korkeaa kansainvälistä tasoa. Lento-onnettomuuksia tutkii joko oikeusministeriön Onnettomuustutkintakeskuksen asettama tutkintalautakunta tai ilmailuviranomaisen asiantuntijat.

Kaikki onnettomuustutkintakeskuksen tutkintojen raportit ovat luettavissa onnettomuustutkintakeskuksen verkkopalvelusta. Suomen ilmailun turvallisuusohjelmassa (Finnish Aviation Safety Programme FASP) kuvataan kaikki lainsäädännölliset päätökset, joilla voidaan turvata ilmailua. Turvallisuusohjelman tavoit-

teena on ylläpitää ja parantaa ilmailun turvallisuutta ja valvoa säädösten sekä määräysten noudattamista. (Wikipedia a)

4.1 Lentoliikennestrategian turvallisuussuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2013 Lentoliikennestrategian, jossa se kuvailee lentoliikenteen tilaa tällä hetkellä ja määrittelee tulevaisuuden tavoitteet vuoteen 2030 asti. Tärkeässä osassa lentoliikennestrategiaa ovat turvallisuusnäkökohdat.

Strategiassa määritellään suurimmiksi uhkatekijöiksi yleisen maailmantilanteen vaikutukset ja erityisesti terroriuhka. EU:ssa noudatetaan matkustamisen nopeuttamiseksi yhden turvatarkastuksen periaatetta (one-stop security-periaate) eli matkustajat tarkastetaan pääsääntöisesti EU:n alueella vain ensimmäisellä lennolla eikä enää vaihtolennoilla. Tätä periaatetta noudatetaan EU:n jäsenmaiden, ETA-maiden ja Sveitsin sekä Yhdysvaltojen välillä. Tämä periaate säästää kustannuksia ja yhdenmukaistaa matkailua EU:n sisällä. Strategiassa painotetaan riskiperusteista turvaamista, jolla turvamenettelyjä voidaan kohdentaa erityisesti sinne missä riskin katsotaan olevan suuri.

Tulevaisuuden tavoitteena on päivittää kiellettyjen aineiden ja esineiden luetteloa ottaen huomioon mitkä aineista ja esineistä muodostavat todellisen uhan. Strategiassa määritellään seuraavanlaiset kehittämissuunnitelmat:

- *Siviili-ilmailun turvaamisesta tulee pystyä huolehtimaan liikennemäärien kasvusta ja uhkien muuttumisesta huolimatta.*
- *Suomi tukee sitä, että EU:ssa ja ICAO:ssa turvaamista koskevaa sääntelyä kehitetään riskiperusteisuutta ja sattumanvaraisuutta painottavaan suuntaan ja kehittyvän teknologian tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti.*
- *Suomi pyrkii vaikuttamaan EU:ssa ja ICAO:ssa siten, että yhden turvatarkastuksen periaatteen käyttöä laajennettaisiin.*
(<https://www.lvm.fi/-/lentoliikennestrategia-2015-2030-860328>)
Ilmoitusvelvollisuus ja raportointi

4.2 Ilmoitusvelvollisuus ja raportointi

Suomessa ilmaa valvova TraFi vaatii kaikilta lentoliikenteen parissa toimivilta ehdotonta ja tarkkaa raportointia. Kaikesta poikkeavasta raportoidaan ja raporttien pohjalta pyritään parantamaan turvallisuutta. Lentokentillä työskentelevät henkilöt ovat velvollisia raportoimaan kaikenlaisesta poikkeavasta, samoin kuin muutkin alalla työskentelevät. TraFi on määritellyt raportoinnin olevan kaiken turvallisuuden pohja. Raporttien pohjalta TraFi kehittää lentoturvallisuutta jatkuvasti ja suunnittelee entistä tarkempaa valvontaa. (Onnettomuustutkintakeskus, tutkintaselostukset)

Erityisen tärkeää on, että alalla työskentelevät henkilöt ovat saaneet koulutuksen raportoinnista ja osaavat tarvittaessa tehdä sen. Ilmailualalla raportointiin kannustetaan työpaikkakohtaisesti ja avoimuuden ilmapiiriä pyritään pitämään yllä. Avoimella toiminnalla luodaan kaikille lentokentille ja alalla toimiville tahoille mahdollisuus kehittyä jatkuvasti. Raportteja käsitellään työpaikkakohtaisesti ja poikkeustilanteisiin pyritään jatkossa vaikuttamaan vanhojen kokemusten tuomien oppien perusteella. (Trafi, suomen ilmailun turvallisuusohjelma)

5 Lentoliikenne kansainvälisesti

Kansainvälisesti lentoliikennettä valvovat jokaisen maan omat toimijat. Kansainvälisillä sopimuksilla ja lakipäätöksillä pyritään yhdenmukaistamaan lentoliikenne kautta maailman. Jokaisella tapahtuneella lento-onnettomuudella on vaikutuksia säädöksiin ja niitä pyritään päivittämään jatkuvasti vastaamaan nykyajan tarpeita. Tuhansien koneiden matkatessa joka hetki taivaalla, on tärkeää, että säännöt ovat yhdenmukaiset ja maailmanlaajuinen yhteistyö on toimivaa.

5.1 Mustat listat

Euroopan komissio ylläpitää niin kutsuttua mustaa listaa eri lentoyhtiöistä. Listalle päätyneet lentoyhtiöt eivät turvallisuussyistä saa lentää Euroopan unionin jäsenmaiden ilmatilassa. Listalla on yli 216 lentoyhtiötä 21 eri maasta. Lentokiellon saaneet yhtiöt ovat pääosin köyhistä maista, kuten Afrikasta ja Aasiasta. Listalla on myös muutamia yhtiöitä, joille on asetettu erityisiä vaatimuksia, jotta

ne saavat lentää EU:n ilmatilassa. Jokaisen lentoturvallisuutta pohtivan olisi hyvä vilkaista listaa matkatessaan maailmalla. Listalta löytyy esimerkiksi lähes kaikki Indonesian lentoyhtiöt. Viimeisimmän listan voi ladata EU:n internetsivus-
tolta. (EU a)

5.2 Kansainvälinen liikennetutkimuskeskus

Kansainvälisesti merkittävä toimija lentoturvallisuuden saralla on amerikkalainen National Transportation Safety Board. Suomessa vastaava organisaatio on Onnettomuustutkimuskeskus. NTSB on perustettu vuonna 1967 ja se tutkii kaikki lentoliikenneonnettomuudet ja vaaratilanteet sekä merkittävät onnettomuudet muissa kuljetusmuodoissa.

NTSB on tuttu monelle Lentoturmatutkinta-TV sarjaa seuranneelle. NTSB:n tutkimusten myötä viimeisten vuosikymmenten tuhoisimpien lentoonnettomuuksien syyt on pystytty selvittämään ja näiden tutkimusten pohjalta lentoturvallisuutta on parannettu monilta osin hyvinkin merkittävästi. (NTSB)

6 Lentopelko

Tämän päivän maailmassa lentämisen turvallisuutta pyritään parantamaan jatkuvasti. Maailmasta on tullut turvattomampi ja terrori-iskut ovat tulleet lähemmäs länsimaista yhteiskuntaa, kuin koskaan aikaisemmin. Lentopelon voidaan arvella yleistyneen ja jopa 30 % lentomatikustajista kärsii jonkinasteisesta pelosta. National Geographic Channelin mukaan voidaan olettaa lentopelon lisääntyneen merkittävästi syyskuun 2001 terrori-iskujen jälkeen. Samassa yhteydessä kerrotaan, että yleisesti naiset pelkäävät lentämistä enemmän kuin miehet. (Lentopelko)

National Geographic Channel esittää Lentoturmatutkinta-TV sarjaa, jossa asiantuntijat selvittävät kuolemaan johtaneita ja hengenvaarallisia lentoturmia. Tutkimusten myötä lentoturvallisuutta on pystytty parantamaan huomattavasti ja tutkimusten myötä on tehty tärkeitä muutoksia ilmailumääräyksiin. Lentopelkoiselle tällaisen ohjelman katsominen saattaa aiheuttaa lisää ahdistusta, vaikka jokai-

nen käsitellyistä tapauksista on osaltaan muuttanut ilmailua turvallisempaan suuntaan. (NatgeoTV))

6.1 Lentopelon syyt

Aviafobia eli lentopelko on kansainvälisten tutkimusten mukaan 10 %:lla väestöstä niin voimakasta, että se estää lentämisen kokonaan. Lentopelko on irrationaalinen pelko, jota ei voida järjellä selittää eikä poissulkea. Se on opittu pelko, yleensä lapset eivät osaa pelätä lentämistä. Lentopelosta kärsivän pelkoa voi lievittää tutustuminen lentämisen tekniikkaan ja kaikkeen siihen, mitä lento-matka pitää sisällään. Pelkoa saattaa lisätä jo lentokentällä tapahtuvat turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet. Järjellä ajateltuna näiden tulisi rauhoittaa ja tuoda turvallisuuden tunnetta, mutta todellisuudessa pelkäävää matkustajaa nämä ainoastaan hermostuttavat lisää.

Paula Kinnunen (2001) käsittelee kirjassaan ”Lentopelko hallintaan” lentopelon syitä ja toteaa, että lapsuudessa opituilla asioilla ja esimerkiksi vanhempien pe-loilla on merkittävä vaikutus lapsen pelkojen syntyyn. Ympäristöllä ja omilla elämäkokemuksilla on yleisestikin vaikutusta erilaisten pelkojen syntyyn.

Vastasyntyneellä on maailmaan tullessaan elämää säilyttäviä refleksejä ja kyky säikähtää esimerkiksi kovaa ääntä. Vastasyntynyt ei osaa kokea pelkoa – pelko on ensin opittava. Kun lapsi varttuessaan kerää elämäkokemuksia, oppii uusia asioita ja tapoja suhtautua eri tilanteissa, se oppii myös pelkäämään.

Lentopelko voi siirtyä aikuiselta lapselle tai syynä pelon syntymiseen voi olla jokin epämiellyttävä lentokokemus. Yleensä lentopelko liittyy ihmisen perustur-vallisuuteen ja voi olla sidoksissa kuoleman pelkoon. Lentokoneessa ihminen menettää kyvyn hallita mitään mitä ympärillä tapahtuu. Matkustajalla ei ole mi-tään mahdollisuutta vaikuttaa tapahtumiin ja tämä on omiaan kasvattamaan pelkoa. Joskus lentopelko voi juontaa juurensa korkeanpaikan pelkoon tai ah-taanpaikan pelkoon. (Kinnunen 2001)

6.2 Lentopelon hoito

Lentopelkoa voidaan lievittää monilla keinoilla. Finnair järjestää matkustajan turvakursseja, joilla pyritään pääsemään eroon pelosta. Kurssilla tutustutaan muun muassa lentämisen tekniikkaan ja saadaan paljon tietoa lentämisestä. (Finnair, matkustajan turvakurssi)

Lentopelkoa on tunnetusti lääkitty alkoholilla ja lääkkeillä, mutta nämä ovat erittäin huono vaihtoehto. Vaaratilanteessa päihtynyt tai lääkkeitä sekaisin oleva matkustaja on vaaraksi itselleen sekä muille. Yksi pieni lasillinen ennen lentoa tuskin haittaa ketään, mutta oikein kunnon humala ei pohjimmiltaan auta mitään. Pelko saattaa muuttua humalassa vielä voimakkaammaksi, huonoksi oloksi tai aggressiivisuudeksi.

Lento-onnettomuudet ovat harvinaisia, mutta jokainen lento-onnettomuus yleensä huomioidaan mediassa ja tämän vuoksi ne tulevat aina lentämistä pelkäävän tietoon. Verrattaessa esimerkiksi auto-onnettomuuksiin, lento-onnettomuudet ovat äärimmäisen harvinaisia. Tilastollisesti muutamat viime vuodet ovat olleet poikkeuksellisen synkkiä lento-onnettomuustilastoissa, mutta yhä edelleen lentämistä voidaan pitää turvallisimpana matkustuksen muotona. Vuosi 2013 oli tilastollisesti kautta aikain kaupallisen ilmailun turvallisin vuosi.

6.3 Lentomatkustajan turvallisuuden takaaminen

Lentomatkustajan turvallisuutta ovat takaamassa niin paikalliset, kuin kansainvälisetkin tahot. Lentokentillä ja lentokoneissa työskentelee joukko ammattilaisia ja heidän ammattitaitoaan pidetään jatkuvasti yllä erilaisin määräaikaiskoulutuksin. Lentoemännät eivät suinkaan ole ilmojen tarjoilijoita vaan heidän tärkein tehtävänsä on huolehtia matkustajien turvallisuudesta. Suurin osa lentoemännän koulutuksesta sisältää turvallisuuteen liittyviä asioita ja esimerkiksi evakuoimisharjoituksia. Lentokapteenit puolestaan harjoittelevat jatkuvasti erilaisia tilanteita varten ja heidän koulutuksensa on erittäin vaativa. Lentokoneen ohjaamossa on aina vähintään kaksi lentäjää, pitkillä lennoilla heitä voi olla jopa neljä.

Turvataarkastajat ovat suorittaneet TraFin määräysten mukaisen turvataarkastuskurssin ja he ylläpitävät omaa osaamistaan säännöllisesti uusittavilla määräaikaikoulutuksilla ja kokeilla.

Lähtöselvityksessä työskentelee koulutettu joukko lähtöselvitystyön ammattilaisia. He ovat saaneet laajan koulutuksen erilaisista turvallisuusasioista ja heidän velvollisuutensa on kiinnittää huomioita mahdollisiin turvallisuusuhkiin jo lähtöselvitysvaiheessa. Heidät on koulutettu tekemään profilointia saapuvista matkustajista ja heidän silmänsä ovat harjaantuneet tunnistamaan uhkia niin henkilöissä, kuin heidän käytöksessäänkin. Tukevassa humalatilassa lähtöselvitykseen saapuva matkustaja voi olla varma, että häneen kiinnitetään erityistä tarkkaavaisuutta jo tässä vaiheessa. Humalatila on syy jättää henkilö pois lennolta, erityisesti mikäli käytös viittaa aggressiivisuuteen.

6.4 Turvallisuus maassa

Turvallisen lentomatkan takaaminen alkaa jo maassa lentokentän maapalveluhenkilöstön toimesta. Jokainen matkustaja on osa turvallisuusetkettä. Jo pakatessaan kotona matkalaukkunsa, he tekevät ratkaisuja, jotka vaikuttavat turvallisuuteen. Heidän tekemänsä ratkaisut toki tarkastetaan lentoasemalla turvataarkastuksen toimesta. Seuraavassa luvussa käsitellään pakkaamiseen liittyviä sääntöjä.

Kesäkuussa 2016 Istanbulissa tehtiin terrori-isku maailman 11. vilkkaimmalle Ataturkin lentokentälle. Iskussa kolmen terroristin joukko ampui ihmisiä rynnäkökivääreillä lentokenttäterminaalissa, lopuksi he räjäyttivät itsensä. Iskussa kuoli 41 ihmistä ja satoja loukkaantui. Isku herätti laajalti huomiota lentokenttien turvallisuudesta. Voidaankin kysyä pitäisikö lentokentillä rajoittaa liikkuvuutta ja turvata ihmisiä jo ennen turvataarkastusta? Saavutaanko tulevaisuuden lentokentille ehkä metallinpaljastimien läpi? Tällä hetkellä lentokentän turvavalvottu alue alkaa vasta turvataarkastuksen jälkeen. Kuka tahansa voi saapua lentokenttäterminaaliin ja tämä on uudenlainen uhka, johon on tulevaisuudessa syytä kiinnittää huomiota.

Turvavalvotulla alueella tarkoitetaan lentoaseman lentokenttäalueita, joilla kulua valvotaan siviili-ilmailun turvaamiseksi. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi

kaikki matkustajille tarkoitetut lähtöalueet tarkastuspisteiden ja lentokoneen välillä, asemataso ja matkatavaroiden käsittelyalue. Turvavalvottu alue alkaa turvatarkastuksen jälkeen ja vasta turvavalvotulta alueelta ostetut tuotteet, kuten limsapullot saa viedä koneeseen. Turvavalvotulta alueelta ostetut juomat on tarkastettu ja näin ollen ne ovat turvallisia.

Turvavalvotulle alueelle kulkevat kaikki henkilöt turvatarkastuksen kautta. Tämä tarkoittaa myös lentokentän henkilökuntaa ja lentävää henkilökuntaa. Näin poistetaan mahdollisuus, että kiellettyjä esineitä joutuisi kenenkään mukana turvavalvotulle alueelle. Säännöt ovat tiukat myös henkilökunnalle.

6.5 Turvallisuus ilmassa

Lennon aluksi matkustamohenkilökunta tarkastaa, että jokaisen matkustajan turvavyö on kiinnitettynä, matkatavarat sijoitettuna ylös matkatavarahyllyille tai edessä olevan penkin alle ja että penkit ovat yläasennossa. Tämä kaikki tehdään matkustajien turvallisuuden takaamiseksi. Irrallaan lojuvat matkatavarat voivat nousun yhteydessä lentää matkustajien päälle. Valaistus koneessa himmennetään nousun ja laskun ajaksi vastaamaan vallitsevaa vuorokaudenaikaa, jotta mahdollisessa evakuointitilanteessa matkustajien silmät ovat tottuneet ulkona vallitsevaan valon määrään.

Lentokoneen rullatessa kiitoradalle matkustamossa esitetään turvallisuusohjeet joko turvavideolta tai matkustamohenkilökunnan toimesta. ICAO vaatii turvallisuusdemonstraation esittämistä jokaisella liikennelennolla esitettäväksi. Jokaisella lennolla esitetään seuraavat asiat:

- *muistutus lukea istuimen taskussa oleva turvallisuuskortti*
- *turvavyön käyttö*
- *vaatimus, että matkustajat noudattavat matkustamohenkilökunnan ohjeita*
- *hätäuloskäytien, hätäliukumäkien ja hätävalojen paikka sekä niiden käyttö*
- *happinaamarin käyttö*
- *pelastusliivin paikka ja sen käyttö*
- *pakkolaskuasento (ei vaatimuksena Yhdysvalloissa)*
- *muistutus, ettei lentokoneessa, edes WC:ssä saa tupakoida*
- *valmistelut ennen lento-önlähtöä ja laskua:*
 - *käsimatkatavarain säilyttäminen edessä olevan istuimen alla tai matkatavarahyllyillä*
 - *selkänojan palauttaminen pystyasentoon ja pöydän lukitseminen yläasentoon*

- *elektronisten laitteiden sammuttaminen lentoonlähdön ja laskun ajaksi (mm. Kannettavat tietokoneet) tai koko lennon ajaksi (matkapuhelimet).*
(Wikipedia e)

Lennon aikana kaikkien matkustajien on tärkeää pitää turvavyö kiinnitettynä aina istuessa. Tämä voi pelastaa pahalta loukkaantumiselta äkillisen turbulenssin sattuessa. Turbulenssia eli ilmakeuhkia on hyvin vaikeaa ennakoita ja niin sanottua kirkkaan ilman turbulenssia ei voida ennakoita lainkaan. Julkisuudessa on viime aikoina keskusteltu paljon siitä, ovatko voimakkaat turbulenssit yleistyvässä ilmastonmuutoksen myötä.

Jokaisen matkustajan olisi hyvä pistää merkille lähin hätäuloskäynti ja esimerkiksi laskea kuinka monen penkkirivin päässä se sijaitsee. Tästä voi olla hyötyä, mikäli matkustamossa näkyvyys heikkenee vaikkapa savun vuoksi.

Lentokorkeudessa ylläpidetään matkustamossa painetta, joka vastaa 1800-2500 metrin korkeutta meren pinnasta. Happinaamarit tulevat esille, mikäli ilmanpaine matkustamossa laskee lennon aikana liian alas. Happinaamarin käytössä tärkeintä on asettaa naamari ensin itselle ja sitten vasta vierustoverille, esimerkiksi lapselle. Koneen matkustamon äkillisiä ilmanpaineen putoamisia sattuu erittäin harvoin ja äärimmäisen harvoin lisähappea tarvitaan.

Pelastusliivin käyttö oikein voi pelastaa matkustajan hengen, mikäli lentokone joutuu laskeutumaan veteen. Pelastusliivin väärä käyttö puolestaan voi olla kohtalokasta. On raportoitu tapauksia, joissa matkustaja on paniikissa täyttänyt pelastusliivinsä jo matkustamossa, jolloin matkustaja ei pysty pakenemaan koneesta, mikäli vesi syöksyy sisään. Veden paine painaa matkustajan koneen kattoon ja tämä hukkuu.

Tupakointi lentokoneessa on ehdottomasti kielletty. Ennen koneissa sai tupruotella mielensä mukaan, mutta nykyään esimerkiksi lentokoneen wc-tiloissa on savun tunnistimet. Tupakoimalla lentokoneessa matkustaja voi hankkia itselleen kalliin laskun.

Jokaisen matkustajan tulisi tutustua ennen lentoa penkin taskusta löytyvään turvallisuuskorttiin, jossa esitellään muun muassa pakkolaskuasento. Kortista

ilmenee myös happinaamarin käyttöohjeet, hätäpoistumisen ohjeet ja kaikki tarpeellinen tieto. Kortin lukemalla matkustajalla on hyvät mahdollisuudet selviytyä mahdollisesta evakuoinnista.

Elektroniset laitteet pyydetään sulkemaan nousun ja laskun ajaksi ja matkapuhelimet koko lennon ajaksi. Tähän on todennäköisesti tulossa muutoksia. Nykyaikaiset matkapuhelimet eivät häiritse lentokoneen omia teknisiä laitteita.

7 Turvatarkastus

Turvatarkastus on matkustajan näkökulmasta ensimmäinen turvallisuuteen liittyvä vaihe lentoasemalla. Matkustajan silmän ulottumattomissa puolestaan erilaiset turvallisuusmenetelmät rullaavat jo paljon aikaisemmin. Monelle matkustajalle, etenkin vähemmän matkustaville, turvatarkastus voi olla stressaava tilanne. Tilannetta ei helpota yhtään kiire, ihmispaljous, lentokentän henkilökunnan esittämät kysymykset ja säännöt.

Ennen turvatarkastusta matkustaja jättää ruumaan menevät laukkunsa matkatavaratiskille, josta ne kulkevat edelleen tarkastukseen ja sieltä omaa reittiään koneeseen. Ennen ruumaan menevän matkalaukun luovuttamista matkustajan on huomioitava muutamia seikkoja. Säännöt kieltävät tiettyjen esineiden ja tavaroiden kuljettamisen lentokoneen ruumassa matkustavassa matkalaukussa. Luvussa 10 esitellään tarkemmin säännöt.

Turvatarkastukseen saapuessaan matkustajan on riisuttava päällystakkinsa, vyönsä ja suuret korut, jotka voivat laukaista metallinpaljastimen hälytyksen. Kannettava tietokone, tabletti ja kamera on otettava pois laukusta tai suojakotelosta ja ne täytyy laittaa omaan laatikkoonsa läpivalaisuhihnalle. Turvatarkastukseen tultaessa matkustajan saatavilla on nesteiden pakkaamista varten pusseja ja päällysvaatteille, käsimatkatavaroille ja muulle irtaimelle varattu laatikko. Tämä laatikko kulkee läpivalaisukoneen lävitse. Matkustaja kulkee metallinilmäisimen läpi ja jos portti hälyttää, turvatarkastaja selvittää hälytyksen syyn tunnustelemalla matkustajan vaatteet ja vartalon käsin. Turvatarkastuksessa työskentelee aina sekä miehiä että naisia, jotta käsin tehtävät tarkastukset voi suorittaa samaa sukupuolta oleva henkilö.

Usein matkustaville kaikki tämä on tuttua, mutta harvemmin tai ensi kertaa matkustavalle tilanne saattaa olla jännittävä.

7.1 Turvatarkastuksen prosessit

Turvatarkastajien apuna lentokentillä on käytössä monenlaisia laitteita, joista tunnetuimmat lienevät metallinilmaisportti ja läpivalaisulaite. Portilla pyritään estämään erilaisten veitsien ja aseiden pääsy lentokoneeseen. Läpivalaisulaitteen avulla koulutettu henkilö pystyy havaitsemaan läpivalaistavan laukun sisällystä uhkaavat esineet, kuten veitset ja liian suuret nestepakkaukset.

Vuonna 2014 Euroopan unionin uuden asetuksen myötä lentokentillä otettiin käyttöön nesteanalysaattorit, joilla pystytään löytämään erilaisia nestemäisiä räjähteitä. Tämä on erittäin tärkeä uudistus, jonka käytöllä voidaan seuloa vaarallisia nesteitä pääsemästä lennolle.

Turvatarkastusprosessia pyritään kehittämään ja parantamaan jatkuvasti ja viimeisimmän uudistuksen myötä kaikilla lentoasemilla otetaan vuoden 2017 aikana käyttöön räjähdeainejäämälmaisimet. Ilmaisimet ovat olleet käytössä Helsinki-Vantaan lentoasemalla syyskuusta 2015.

7.2 Lentokoneessa kielletyt esineet ja nesteet

Erilaisten turvamääräysten myötä lentokoneessa on kiellettyä kuljettaa tiettyjä esineitä. Osa esineistä voidaan kuljettaa ruumamatkatavaralaukussa ja osa on kokonaan kielletty. Matkustajat eivät saa tuoda lentokoneeseen käsiaseita tai muunkaan laisia tuliaseita. Kaikenlaiset tainnutuslaitteet ovat kielletty, samoin kemikaalit, kaasut ja suihkeet, teräväkärkiset ja teräväreunaiset esineet. Matkustaja ei myöskään voi kantaa mukanaan työkaluja, joita voidaan käyttää vakavan vamman tuottamiseen tai joissa on yli 6 cm pitkä varsi tai terä. Tylpät esineet, kuten pamput on kielletty, kuten luonnollisesti kaikki räjähtävät ja syttyvät aineet.

Nesteasetuksen tultua voimaan vuonna 2009 rajattiin matkustamossa kuljetettavien nesteiden kokoa. Kaikki nesteet, aerosolit ja geelit on poistettava käsi- matkatavaroista turvatarkastuksessa ja ne on esitettävä turvatarkastajalle. Yhden nestepakkauksen koko saa olla enimmillään 100 millilitraa. Kaikki nesteet

tulee pakata läpinäkyvään, enintään litran vetoiseen muovipussiin. Lasten ruokien ja nestemäisten lääkkeiden kohdalla säädöksessä on poikkeuksia. Turvatarkastuksen jälkeiseltä, turvalavotulta, alueelta ostetut nesteet voidaan kuljettaa lentokoneessa, samoin toiselta lentoasemalta hankitut suljetussa tax free-pussissa olevat tuotteet.

Lentokoneen ruumassa matkustaja voi kuljettaa esineitä ja nesteitä, jotka ovat matkustamossa kiellettyjä. On kuitenkin olemassa esineitä, joita matkustaja ei saa tuoda lentokoneeseen missään tilanteessa, ei edes ruumalaukussa. Tällaisia tuotteita ovat erilaiset räjähdysnallit, sytyttimet ja sytytyslangat, miinat, granaatit ja erilaiset ilotulitteet, savupanokset ja dynamiitti. (Trafi)

8 Turvapäällikön haastattelu

Tähän opinnäytetyöhön haastateltiin Lappeenrannan Lentoasema Oy:n turvapäällikkö Petteri Lehtea (2016). Haastattelun pohjalta työ kohdentuu maakuntakentälle, mutta turvallisuusasiat pätevät kaikilla kentillä. Haastattelun tarkoituksena oli selvittää turvapäällikön näkemyksiä lentomatkustuksen turvallisuudesta tukemaan opinnäytetyön rakennetta. Lehden mukaan turvallisuusasiat näkyvät hänen työssään joka päivä hyvin vahvasti.

Turvallisuusasiat määrittelevät paljon lentoaseman toimintaa niin kunnossapidon, kuin maapalveluiden näkökulmasta. Kaikessa suunnittelussa on otettava ensisijaisesti huomioon turvallisuusasiat. Ilmailu on hyvin kurinalaista ja kaikessa pyritään siihen, että lentojen prosessit ovat yhdenmukaisia kaikkialla.

8.1 Johtopäätökset

Petteri Lehden mielestä turvallisuustilanne lentomatkustuksessa on tällä hetkellä hyvä ja turvatarkastusmenetelmät ovat riittävät. Hän muistuttaa kuitenkin, että lentoliikenteen maailmassa ei eletä ajatuksessa ”jos tapahtuu” vaan ”kun tapahtuu”. Pienetkin poikkeamat aiheuttavat toiminnan pysähtymisen ja kaikki toiminnot tapahtuvat prosessin omaisesti. Kaikilla lentoasemilla on omat valmiit toimintatavat erilaisten tapahtumien varalle. Lappeenrannan lentoasemalla ei ole tapahtunut koko sen pitkän historian aikana vakavia onnettomuuksia.

Pienet maakuntakentät eivät houkuttele terroristeja, koska valvonta on hyvin tarkkaa ja pienellä kentällä oudot hiipparit erottuvat helpommin, kuin isoilla kentillä. Uhkakuvat pienellä kentällä ovat lähinnä humalaiset, häiriömatkustajat ja riitelijät. Vaistonvaraista profilointia matkustajista tehdään jatkuvasti. Toisaalta lentoliikenteen verkosto on iso ja pienellekin kentälle voidaan lentää isolta kentältä, jolloin uhkakuva on todellinen.

Lehden mukaan maailmalla tapahtuneet terrori-iskut eivät ole varsinaisesti vaikuttaneet käytännön ohjeistukseen, mutta viranomaistoiminta poliisin, rajan, tullin ja puolustusvoimien kanssa on hänen mielestään lähentynyt.

Suojelupoliisi antaa turvallisuus selvityksiä eikä Suomessa ole nostettu uhkarviota. Kansainväliset lennot toki nostavat osaamisen vaatimuksia.

Lentokentän turvatarkastus on monelle jännittävä tilanne ja Lehti muistuttaa, että ennen turvatarkastuksia saivat suorittaa ainoastaan poliisit. Moni matkustaja saattaa kokea turvatarkastustilanteen pelottavana. Lehti pohtii, että joka päivä joku lentää ensimmäisen kerran ja tilanne on uusi. Lentokentillä ei näin ollen voida olettaa, että matkustaja tuntee kaikki säännöt ja määräykset.

Matkustajat ovat pääosin valveutuneita turvallisuusasioissa. Säännöt on kuitenkin vaikea sisäistää, vaikka ammattilaisesta saattaisikin tuntua helpolta vain kehottaa matkustajaa lukemaan säännöt. Sääntöviidakko on ammattilaisillekin haastava. Suomessa turvatarkastus on kuitenkin pääosin laadukasta ja ohjeistuksia löytyy runsaasti.

8.2 Tulevaisuuden näkymät

Turvatarkastukset ovat muuttuneet viimeisten vuosikymmenten aikana merkittävästi ja muutoksia on havaittavissa jatkuvasti. Uusiutuvan teknologian myötä turvatarkastuksista saadaan yhä aukottomampia. Lehti muistuttaa, että uhkakuvat eivät väisty tulevaisuudessakaan, eivätkä turvatarkastukset muutu ainakaan kevyempään suuntaan.

Turvatarkastukset ovat parantuneet huomattavasti, jos verrataan esimerkiksi aikaan 20 vuotta sitten. Teknologia on parantunut ja olemme saaneet käyttöön erilaisia ilmaisimia, kuten räjähdettä jättäviä ilmaisimia.

Teknologian myötä kaikilla aloilla oikeiden ihmisten kanssa kohtaaminen ja asiakaspalvelu ovat vaarassa jäädä erilaisten laitteiden ja koneiden jalkoihin. Lehden mielestä turvatarkastukset eivät kuitenkaan tulevaisuudessakaan automatisoidu kokonaan, vaan ihminen kohta yhä ihmisen.

Miljoonat ihmiset lentävät päivittäin ja uutta teknologiaa tarvitaan. Turvallisuuden ylläpitäminen vaatii paljon yhteiskunnan varoja ja ainoastaan panostamalla turvallisuuteen saavutetaan turvallisuutta.

Lentopelkoiselle matkustajalle Lehti suosittelee Finnairin lentopelkokurssia ja muistuttaa, että suurempi riski on jäädä auton alle matkalla lentokentälle.

Lentopelkoisia matkustajia on ollut aina. Pelkoa ei pysty järjellä selittämään vaan se on vaistonvaraista. Lentopelkoisen pelko ei häviä, vaikka joku sanoisi mitä. Kaikilla ihmisillä on jotain pelkoja.

9 Yhteenveto ja pohdinta

Lentoliikenteen turvallisuutta tarkasteltaessa voidaan päätellä, että terrorismin lisääntymisen myötä lentoliikenne on kohdannut uudenlaisia uhkia ja haasteita. Lentomatkustuksen turvallisuuden ei kuitenkaan katsota muuttuneen huonommaksi huolimatta viime vuosien mustista onnettomuustilastoista. Uudenlaiset uhat ovat tuoneet tullessaan myös tiukemmat turvallisuusmenetelmät. Kaikki alalla työskentelevät saavat jatkuvaa koulutusta taistelussa turvallisuusuhkia vastaan.

Tässä opinnäytetyössä pohdittiin lentoturvallisuutta matkustajan näkökulmasta. Työhön haastateltiin Lappeenrannan Lentoasema Oy:n turvapäällikkö Petteri Lehteä. Työssä pyrittiin selventämään lentomatkustuksen turvallisuusasioita matkustajalle, jolle asiat ovat vieraita. Haastattelun ja käytettyjen materiaalien pohjalta voidaan todeta työn olevan validi ja antavan vastauksia tutkimuskysymykseen.

Tulevaisuuden lentomatkustuksen voidaan odottaa muuttuvan yhä turvallisemmaksi teknologian kehityksen tuodessa mukanaan uusia mahdollisuuksia taata matkustajien turvallisuutta. Tämän päivän maailmassa taistelu terrorismia vastaan on vasta alussa, mutta siihen on ryhdytty tehokkain menetelmin. Vuonna 2016 ilmailussa on huomattu yhä uusia uhkia ja niihin on pyritty vaikuttamaan heti. Uusien älypuhelimien myötä Samsung Note-merkkinen matkapuhelin on kielletty kokonaan tiettyjen lentoyhtiöiden matkustamoissa tulipaloriskin vuoksi.

Tulevaisuudessa lentokenttien terminaalialueiden voidaan olettaa olevan turvalvottua aluetta. Ssaatamme kohdata yhä kehittyneempiä laitteita menses-

sämme turvatarkastukseen. Teknologian kehittymisen myötä uusia tapoja turvata matkustajia kehitetään jatkuvasti. Vuoden 2017 aikana kaikille lentoasemille tulee käyttöön räjähdeainejäämäilmaisimet, jotka ovat jälleen yksi askel kohti turvatumpaa matkustamista.

Matkustajan velvollisuutena on ottaa selvälle ennen lentoa määräykset tuotteiden ja nesteiden pakkaamisesta lennolle. Yksi tärkeimpiä asioita on nestesääntö, jonka mukaan matkustamoon saa viedä ainoastaan alle 100 millilitran kokoisia nestepakkauksia, ne on pakattava enintään litran vetoiseen läpinäkyvään pussiin ja edelleen esitettävä turvatarkastuksessa.

Ilmailua pyritään turvaamaan niin kotimaassa, EU:n sisäisesti kuin kansainvälisestikin. Erilaisten yhteistyötahojen ahkeran työn tuloksena voimme tulevaisuudessaakin lentää turvallisesti.

Kuvio

Kuvio 1. ICAO turvallisuustilasto, s. 9,

Taulukot

Taulukko 1. Matkustajan oikeudet, s. 12

Taulukko 2. Korvaussummat taulukko, s. 13.

Lähteet

Craeme W Payne, Travel planning workbook, 2002. Columbus Travel Publishing Ltd.

EASA, Euroopan lentoturvallisuusvirasto. <https://www.easa.europa.eu>. Luettu 4.9.2016

EU a, lentoliikenne, mustat listat
EU <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/>. Luettu 27.10.2016

EU b, faktatietoa lentoliikenteestä
http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fi/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.6.10.html. Luettu 3.8.2016

Finavia Oyj, Avia College 2013. Turvatarkastajan oppimateriaali

Tietoa Finaviasta.<http://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/finavia-yrityksena/>. Luettu 29.7.2016

Finnair, Matkustajan turvakurssi. <http://www.finnairflightacademy.com/training-services/consumer-courses/matkustajan-turvakurssi/>. Luettu 29.9.2016

IATA, Kansainvälinen ilmakuljetusliitto. <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>. Luettu 4.9.2016

ICAO a, Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö
<http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. Luettu 4.9.2016

ICAO b, Turvallisuusraportit
http://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR%202016_final_13July.pdf. Luettu 4.9.2016

Kinnunen P. 2001. Lentopelko hallintaan: Werner Söderström oy.

Kilpailu- ja Kuluttajavirasto, Lentomatkustajan oikeudet. <http://www.kkv.fi/Tietoa-ja-ohjeita/Matkustaminen-ja-matkan-jarjestaminen/matkustaminen-ja-liikenne/lentomatkustajan-oikeudet/lennon-viivastyminen/>. Luettu 27.9.2016

Lehti, P. 2016. Turvapäällikkö. Lappeenrannan Lentoasema Oy. Lappeenranta. Haastattelu 25.8.2016.

Lentopelko. <http://www.lentopelko.fi>. Luettu 29.8.2016

Lentoturmatutkinta
<http://www.natgeotv.com/fi/lentoturmatutkinta/fear-of-flying>. Luettu 4.10.2016

Lentoliikennestrategia
<https://www.lvm.fi/-/lentoliikennestrategia-2015-2030-860328>. Luettu 28.10.2016

Liikennejärjestelmä, turvallisuus
<http://liikennejarjestelma.fi/turvallisuus/merenkulun-ja-veneilyn-turvallisuus/>.
Luettu 9.10.2016

Liikennejärjestelmä, turvallisuus
<http://liikennejarjestelma.fi/turvallisuus/rautatieliikenteen-turvallisuus/>.
Luettu 9.10.2016

MTV uutiset,artikkeli 4.12.2012.
<http://www.mtv.fi/uutiset/kotimaa/artikkeli/lenna-joka-paiva-38-000-vuoden-ajan-niin-joudut-lento-onnettomuuteen/1875698>. Luettu 9.10.2016

NatgeoTV, Lentoturmatutkinta
<http://www.natgeotv.com/fi/lentoturmatutkinta/fear-of-flying>. Luettu 28.9.2016

NTSB Home page <http://www.ntsbgov/Pages/default.aspx>. Luettu 27.10.2016

Onnettomuustutkintakeskus, tutkintaselostukset
<http://turvallisuustutkinta.fi/fi/index/tutkintaselostukset/ilmailuonnettomuuksientutkinta/tutkintaselostuksetaihealueittain/liikenneilmailu.html>. Luettu 29.7.2016

Otelli J-P. 2011 a. Mustat laatikot avautuvat. Apali Oy.

Otelli J-P. 2011 b. Mustat laatikot avautuvat 2. Apali Oy.

Tieliikenneturvallisuus
<http://liikennejarjestelma.fi/turvallisuus/tieliikenteen-turvallisuus/>. Luettu 15.10.2016

<http://www.kkv.fi/Tietoa-ja-ohjeita/Matkustaminen-ja-matkan-jarjestaminen/matkustaminen-ja-liikenne/lentomatkestajan-oikeudet/lennon-viivastyminen/>. Luettu 10.10.2016

Trafi. Ilmailun turvallisuusohjelma
http://www.trafi.fi/filebank/a/1423813801/011cea8927f732ac2c94532879524308/16833-Suomen_ilmailun_turvallisuusohjelma_v4_0_FIN.pdf. Luettu 1.8.2016

Verhelä P. 2014. Matkailun perusteet. SH Traveledu Oy.

Wikipedia a, ilmailu. <https://fi.wikipedia.org/wiki/Ilmailu>. Luettu 27.9.2016

Wikipedia b Germanwings.
https://fi.wikipedia.org/wiki/Germanwingsin_lento_9525. Luettu 28.9.2016

Wikipedia c,MH17.https://fi.wikipedia.org/wiki/Malaysia_Airlinesin_lento_17.
Luettu 28.9.2016

Wikipedia d,MH370. https://fi.wikipedia.org/wiki/Malaysia_Airlinesin_lento_370.
Luettu 28.9.2016

Wikipedia e,Turvallisuusdemonstraatio
https://fi.wikipedia.org/wiki/Turvallisuusdemonstraatio_lennolla.
Luettu 29.9.2016

HAASTATTELUKYSYMYKSET

Petteri Lehti, Lappeenrannan Lentoasema Oy:n turvapäällikkö

- Miten lentomatkustuksen turvallisuusasiat näkyvät omassa työssäsi?
- Millainen on mielestäsi tämän hetkinen turvallisuustilanne lentoliikenteessä?
- Ovatko turvatarkastukset tällä hetkellä mielestäsi riittävät?
- Millaisena näet lentomatkustuksen turvallisuuden tulevaisuudessa?
- Millaisina näet tulevaisuuden turvatarkastukset ja turvajärjestelyt lentomatkustuksessa?
- Miten pienellä maakuntakentällä varaudutaan mahdollisiin uhkiin? Eroaako isommista kentistä?
- Vaikuttavatko maailmalla tapahtuneet terroriuhat Suomessa? Entä maakuntakentällä? Miten?
- Ovatko matkustajat mielestäsi valveutuneita lentoturvallisuusasioissa?
- Lentomatkustajilla on runsaasti oikeuksia, mutta millaisia velvollisuuksia tavallisella matkustajalla on turvallisuuden näkökulmasta?
- Millaisia ohjeita antaisit matkustajille, jotka ovat lähdössä lennolle, eivätkä ole lentäneet paljon (turva-asioiden näkökulmasta)?
- Mitä sanoisit lentopelkoiselle matkustajalle, joka miettii, onko lentäminen muuttunut aiempaa turvattommaksi?