

Asia: VN/19615/2020

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi ilmailulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta

Säännöskohtaiset huomiot

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen (Ilmailulain 40 §)

-

Valtionavustus lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon (Ilmailulain 88 a §)

-

Lentomenetelmät (Ilmailulain 110 §) ja lentoesteet (Ilmailulain 158 §)

Luonnoksessa esitetään lisättäväksi ilmailulain 2 §:n määritelmiin lentomenetelmän määritelmä, joka vastaa EU-asetuksen 469/2020 mukaista määritelmää. Sen mukaisena lentomenetelmät kattaisivat mittarilentomenetelmien lisäksi myös mm. VFR-lentomenetelmät ja ATS-reitit, jolloin sääntelyn vaikutuspiiri on olennaisesti nykyisen ilmailulain 110 §:n mukaista laajempi. VFR-menetelmiä varten ei ole olemassa sovellettavissa olevia suunnittelukriteerejä vastaavalla tasolla kuin mittarilentomenetelmille, mutta EU-asetus 469/2020 edellyttää hyväksyntätodistuksen saaneelta lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalta, että lentomenetelmät on suunniteltava toimivaltaisen viranomaisen määrittämiä suunnittelukriteerejä noudattaen. VFR-menetelmiä varten tulisi siis kansallisella tasolla määritellä sovellettavat suunnittelukriteerit, jotta säädöstä olisi käytännössä mahdollista soveltaa. Nykyiset VFR-lentomenetelmät on suunniteltu pääosin lennonjohtopalvelun määrittelemien ehdoin, koska yhteensovittaminen muun ilmaliikenteen kanssa on lentoliikenteen sujuvuuden kannalta oleellisin asia.

Ehdotuksessa ilmailulain 110 §:ää muutettaisiin siten, että lentomenetelmistä myös valvotussa ilmatilassa vastaisi ilmaliikennepalvelun tarjoajan sijaan hyväksytty lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja. Lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan olisi lentomenetelmää suunnitellessaan kuultava asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa. Yksistään ilmaliikennepalvelun tarjoajan kuuleminen ei kuitenkaan ole riittävä menettely ilmaliikenteen sujuvan yhteensovittamisen varmistamiseksi valvotussa ilmatilassa, vaan siihen sisältyy toiminnallisia uhkia lentoasemien ilmaliikenteen järjestämisen sujuvuudelle ja tehokkuudelle. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan ilmatilaan sijoitettu huonosti muuhun toimintaan sovitettu lentomenetelmä saattaisi käytännössä aiheuttaa merkittäviä vaikutuksia lentoaseman lentoliikenteen sujuvuudelle,

vaikutusten mahdollisesti heijastuessa jopa koko Suomen lentoliikenteeseen. Ehdotuksen mukaisena laki ei antaisi lainkaan keinoja puuttua ennalta tällaisen lentomenetelmän käyttöönottoon.

Ehdotusta tulisi täsmentää siten, että valvotussa ilmatilassa lentomenetelmä on yhteensovitettava muuhun toiminnalliseen kokonaisuuteen asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan määrittelemän mukaisesti. Lähi- ja lähestymisalueen liikenteenhallintaan liittyvien kysymysten lisäksi on syytä huomioida lentopaikan lentomenetelmien liitynnät ENR-ilmatilaan ja menettelyt näiden vaikutusten koordinoimiseksi. Samoin lentomenetelmien yhteensovittaminen tulee hallita suhteessa erilaisiin ilmatilavarauksiin ja tilapäisiin toimintarajoituksiin. Näistä syistä laissa tulisi vahvistaa ilmaliikennepalvelun tarjoajan rooli lentomenetelmien yhteensovittamisen ohjaamisessa. Mikäli tätä ei nähtäisi mahdolliseksi, laissa tulisi kuitenkin määritellä toimintamalli ja vastuutaho mahdollisten ristiriitatilanteiden ratkaisemiseksi. Koko valtakunnan lentoliikenteen sujuvuuden takaamiseksi on tärkeää, että mahdollisia ristiriitatilanteita ei ratkota oikeusmenettelyissä, vaan ennakolta ennen menetelmän käyttöönottoa yksikäsitteisten säädösten mukaisesti.

Ehdotettu ilmailulain 110 § muuttaa lainsäädännössä määriteltyä vastuuta lentomenetelmistä aiemmin vallinneesta tilanteesta. Siksi laissa tai vähintäänkin sen perusteluissa tulisi yksikäsitteisesti määritellä, mitä viitatulla vastuulla tässä yhteydessä tarkoitetaan osoitettaessa vastuu lentomenetelmistä hyväksyntätodistuksen saaneelle lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalle. EU-asetuksen 469/2020 mukaisesti lentomenetelmäsuunnittelupalveluilla tarkoitetaan palveluita, jotka koskevat ilmaliikenteen turvallisuuden, säännöllisyyden ja tehokkuuden kannalta tarpeellisten lentomenetelmien suunnittelua, dokumentointia, validointia, ylläpitoa ja säännöllistä uudelleentarkastelua. Palvelun tuottaminen on lähtökohtaisesti liiketoimintaa, jolloin sen tulee olla myös liiketaloudellisesti perusteltua. Siten lain tavoitteena ei voi olla se, että lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoaja vastaisi esimerkiksi tuottamastaan palvelusta aiheutuvista kustannuksista, jolloin se käytännössä toimisi tosiasiallisesti tuottamansa palvelun tilaajana. Näin ollen lakiehdotuksen viittausta, jossa määritellään, että lentomenetelmistä vastaa hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja, tulee tarkentaa. Vastuulla tulisi tässä yhteydessä tarkoittaa yksikäsitteisesti jonkinlaiseen toimeksiantoon perustuvaa lentomenetelmän suunnittelua, ylläpitoa, säännöllistä uudelleentarkastelua sekä osallistumista lentoesteläusuntoprosessiin lentomenetelmän suojaamiseksi siihen vaikuttavilta lentoesteiltä. Mahdollisia toimeksiantajia ei olisi tarpeellista rajata erikseen. Kyseeseen voisi tulla esimerkiksi lentopaikan pitäjä, ilmaliikennepalvelun tarjoaja, lentotoiminnan harjoittaja tai muu taho. Oleellinen tarkennus kuitenkin on, että lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan intressin lentomenetelmästä vastaamiseen poistuessa esimerkiksi mahdollisen toimeksiannon päättyessä, lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalla olisi myös oikeus tarvittaessa poistaa lentomenetelmä käytöstä. Vastaavalla tavalla tulisi tunnistaa mahdolliset tilanteet, joissa lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan toiminta loppuisi ennalta arvaamattomasti.

Edellä esitetty vastuuta koskeva tarkennus on välttämätön, jotta lakia olisi tältä osin mahdollista tulkita yksikäsitteisesti. Muussa tapauksessa toimintamalli ei todellisuudessa avaisi markkinoita kilpailulle, koska tämä Euroopassakin täysin ainutlaatuinen hallintamalli ei houkuttelisi muita toimijoita ottamaan vastuuta, jolle ei ole liiketoiminnallisia perusteita.

Hallituksen esitysluonnoksen kohdassa 4.2.2.2 Vaikutukset yrityksiin; todetaan, että lentopaikan pitäjiä velvollisuus varmistaa, että lentomenetelmien suunnittelijalla on vaadittava EU-sääntelyn mukainen hyväksyntätodistus, on hyvin matalan kynnyksen vaatimus eikä aiheuta lentopaikan pitäjille juurikaan hallinnollista taakkaa tai lisäkustannuksia. Toteamus on sikäli harhaanjohtava, että useammassa tapauksissa lentopaikan pitäjä käytännössä kuitenkin olisi taho, joka todennäköisesti olisi toimeksiantajana lentomenetelmien suunnittelulle. Joissakin tilanteissa toimeksiantaja voi tietenkin olla myös muu kuin lentopaikan pitäjä.

Hallituksen esitysluonnoksen kohdassa 4.2.2.2 Vaikutukset yrityksiin on kirjattu, että muutoksella varmistetaan yhteensovittaminen ja koordinointi asettamalla kuulemisvelvoite ilmaliikennepalvelun tarjoajalle. Kuulemisvelvoitetta koskeva asia on siis kohdassa 4.2.2.2 esitetty päinvastoin kuin 110 §:n pykälätekstissä, jonka mukaisesti on kuultava asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa.

Hallituksen esitysluonnoksen 110 §:ssä viitataan virheellisesti ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 3 kohdan c alakohdan 8 ja 9 alakohdissa tarkoitettuihin jäsenvaltion tehtäviin. Viitattu kohta on mainitun asetuksen 3 artiklan alakohdissa 8 ja 9.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan 158 §:n osalta lisättäväksi uusi 7 momentti, jolla edellytetään, että asianomainen ilmaliikennepalvelun tarjoaja lentoestelausuntoa antaessaan varaa asianomaiselle lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalle ja lentopaikan pitäjälle tilaisuuden lausua esteen vaikutuksista lentomenetelmiin. Tähän liittyen tulisi huomioida seuraavat näkökohdat.

Ehdotetussa 7 momentissa viitataan siihen, että asianomaiselle lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalle ja lentopaikan pitäjälle on varattava tilaisuus lausua esteen vaikutuksista lentomenetelmiin. Lentoestelausunnossa arvioidaan kuitenkin kohteen vaikutuksia sekä lentoturvallisuuteen että lentoliikenteen sujuvuuteen. Lentopaikan pitäjä voi arvioida esteen vaikutuksia lentoturvallisuuteen, joka tehdään arvioimalla estettä suhteessa lentopaikan esterajoituspintoihin. Arviointi vaikutuksista lentoliikenteen sujuvuuteen tehdään arvioimalla vaikutuksia lentomenetelmiin ja erilaisiin toiminnassa sovellettaviin minimikorkeuksiin. Tämän osuuden voi tehdä lentomenetelmästä vastaava lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoaja. Lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan tulisi lausuntoa antaessaan ottaa huomioon asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan määrittelemät reunaehdot arvioidakseen kohteen vaikutuksia lentoliikenteen sujuvuudelle. Mikäli lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoaja vastaisi esityksen mukaisesti yksinomaan menetelmästä, jäisivät operatiiviset vaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle huomioimatta. Lakiehdotusta tulee tältä osin täsmentää, koska ehdotetun mukaisena se on epätasällinen ja harhaanjohtava.

Perusteet siihen, että laissa edellytetään liittämään lentoestelupahakemukseen asianomaisen ilmaliikennepalveluntarjoajan lausunto, on toimintaympäristön muutoksista johtuen vanhentunut.

Hallituksen esityksessä ilmailulaiksi HE 139/2005 on tuolloin todettu kyseisen lainkohdan perusteluissa seuraavasti: ”Lupahakemukseen olisi liitettävä asianomaisen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan lausunto. Tällaisen lausunnon laatiminen edellyttää sellaisia laitteistoja, menetelmiä ja henkilökuntaa, joita vain ilmaliikennepalvelujen tarjoajalla on käytettävissään”. Tuohon aikaan yksi ja sama asianomainen ilmaliikennepalvelujen tarjoaja ylläpiti sekä lentoasemia, että ilmaliikennepalvelua ja vastasi lentomenetelmistä, joten teksti on ollut siihen ajankohtaan sopiva. Sitten toimintoja on eriytetty omiksi yhtiöikseen ja toimijoita voi olla useita. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan rooli lentoestelausunnon antajana ei ole enää vastaavalla tavoin perusteltu. On myös huomioitava, että Suomessa toimii tällä hetkellä kolme ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi nimettyä tahoa. Siksi ilmaliikennepalvelun tarjoajan sijaan laissa tulisi viitata sen 5 ja 7 momenteissa esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston nimeämään tahoon, joka voisi nykytilaa vastaavasti olla Fintraffic ANS. Perusteena ei kuitenkaan tulisi olla se, että yritys toimii ilmaliikennepalvelun tarjoajana.

Ilmailulain 158 §:ssä määrätään, että lentoestelupaa ei tarvita lentopaikan pitäjän asettamille tai sen toimeksiannosta asetettaville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille”. Tästä syystä lentomenetelmistä vastaavalla lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalla ei välttämättä ole tietoa lentopaikan pitäjän itse asettamista esteistä. Kyseinen kohta edellyttää, että lentopaikan pitäjä vastaa itse asettamiensa esteiden vaikutusten arvioinnista.

Ehdotettu ilmailulain 158 §:n uusi momentti 7 tai sen perustelut eivät ota kantaa siihen, miten määritellään asianomaiset lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajat ja lentopaikan pitäjät osana lentoestelausuntoprosessia. Tämän osalta tulee ratkaistavaksi, koskeeko lisäyksessä viitattu tilaisuus tulla kuulluksi kaikkia lentoestelausuntoja vai ainoastaan tietyt ehdot täyttäviä kohteita. Mikäli tarkoituksena on, että kuuleminen koskee vain tietyt ehdot täyttäviä kohteita, tulee kansallisesti myös määritellä yksiselitteiset kriteerit sille, mitä esteitä kuuleminen koskee.

Ilmaliikennepalvelun tarjoaja ei voi olla vastuussa siitä, että kolmansista osapuolista (lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajat ja lentopaikan pitäjät) johtuvista syistä esteen asettajalle aiheutuu taloudellista tai muuta haittaa esimerkiksi lentoestelausunnon viivästymisen takia. On ilmeistä, että muutoksen johdosta lausunnon laatimiseen kuluva aika pitenee olennaisesti nykyisestä, mikäli lausunnon antamisen yhteydessä on varattava eri tahoille tilaisuus lausua vaikutuksista. Toimintamalli ei myöskään mahdollista nopeaa reagointia poikkeustilanteissa, joissa lentoestelausunnot on äkillinen tarve. Näitä on nykyisessä esteprosesissa säännöllisesti. Ilmaliikennepalvelun tarjoaja ei myöskään voi olla vastuussa kolmansien osapuolien (lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajat ja lentopaikan pitäjät) toimittamista virheellisistä tiedoista liittyen ilmaliikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, vaan lausunto tukeutuisi käytännössä täysin näiden kolmansien osapuolten antamiin lausuntoihin.

Hallituksen esitysluonnoksen kohdassa 4.2.2.2 on arvioitu ehdotuksen vaikutuksia yrityksille. Tässä yhteydessä ei ole lainkaan huomioitu, että ehdotettu lentoestelausuntoprosessin muutos edellyttää merkittäviä muutoksia nykyisiin lentoestelausuntojen laadinnassa sovellettaviin prosesseihin ja käytettäviin järjestelmiin. Fintraffic ANS ei katso voivansa nykyisillä resursseilla, järjestelmillä ja kustannuksilla hoitaa merkittävästi nykyistä laajempaa lentoesteprosessia. Prosessin kehittämisen,

lisääntyneiden työvaiheiden sekä sen edellyttämän järjestelmäkehityksen kustannuksia ei voida sisällyttää nykyisiin lennonvarmistusmaksuihin, eikä niiden kohdentaminen lentoesteiden rakentajillekaan vaikuta kohtuulliselta. Lain valmistelussa ei ole lainkaan arvioitu, kuinka nämä lentoestelausuntoprosessin edellyttämät uudet kustannukset katettaisiin.

Mikäli lain edellyttämä lentoestelausuntoprosessi muuttuisi nyt ehdotetun mukaiseksi tai muutoin merkittävästi nykyisestä, on prosessien ja niitä tukevien uusien järjestelmien kehittämistä varten varattava riittävä siirtymäaika lain edellyttämiin vaatimuksiin mukautumiseksi. Fintraffic ANS:n tällä hetkellä soveltama käytäntö mahdollistaa sen, että siirtymäaikana lentoestelausunnossa tunnistettaisiin nykyisen käytännön mukaisesti kohteen etäisyys lähimmälle lentopaikalle ja viranomaisen lupaa myöntäessään vastaisi mahdollisesti tarvittavista toimenpiteistä sen jälkeen muiden lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajien sekä muiden lentopaikkojen kuin lentoasemien osalta. Ilmailumääräyksen AGA M3-14 mukaista vapauttamista lentoesteluvasta ei käsittelyssä enää tulisi huomioida, koska tällöin sen vaikutuspiirissä olevista uusista kohteista ei lentoesteluprosessin kautta saataisi tietoa. Uudenlaisen toimintamallin soveltamiseen voitaisiin siirtyä vasta, kun on ensin saatu selvyys tarvittavan uuden järjestelmän kustannusten kohdentamisesta ja hankintaprosessi sen jälkeen saatu suoritettua. Alustavan arvion mukaan järjestelmä voisi olla käytössä aikaisintaan vuonna 2023.

Voimassa olevan ilmailulain 158 §:n mukaisesti lentoestelupa on myönnettävä, jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Sääntelyssä tulisi yksilöidä nykyistä tarkemmin, millä edellytyksin lentoestelupaa myönnettäessä arvioidaan kohteen vaikutusten merkitystä lentopaikan pitäjälle tai lentoliikenteen sujuvuudelle.

Tarkastuslentäjän vahingonkorvausvastuu (Ilmailulain 137 a §)

-

Ammattitaidon ylläpitäminen (Ilmailulain 152 §)

-

Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus (Ilmailulain 153 §)

Esityksessä ehdotetaan pykälään 153§ lisättäväksi uusi 7 momentti etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtivan ilmaliikennepalvelun tarjoajan tiedonsaantioikeudesta.

Perusteluissa on kattavasti kuvattu nykytilanne, sekä siinä esiintyvät epäkohdat.

Ehdotetun momentin sisältö antaisi käytännössä ARCC:n henkilöstölle oikeuden salassapitosäännösten estämättä saada palvelun toteuttamiseksi viranomaisilta välttämättömiä tietoja. Tämä oikeus on myös edellytys tulevien viranomaisjärjestelmien käyttöoikeuksille.

Ehdotuksessa tunnistetaan ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu julkiseksi hallintotehtäväksi, jonka ilmailuviranomainen on siirtänyt ilmaliikennepalvelun tarjoajan / lentopelastuskeskuksen hoidettavaksi. Tämän myötä ehdotetaan muutettavaksi ilmailulain 174§, jotta myös etsintä- ja pelastuspalvelua hoitavan virka- ja vahingonkorvausvastuu tulee säädettyä laissa.

Ehdotetuissa muutoksissa on ennen kaikkea kyse siitä, että ilmaliikennepalvelujen tarjoaja voi huolehtia lailla säädetyn tehtävän hoitamisesta asianmukaisesti.

Fintraffic Lennonvarmitus pitää esitettyjä muutoksia hyvin tarpeellisina ja niiden perusteluja oikein laadittuina, eikä näe niihin kohdistuvan korjattavaa.

Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi (Ilmailulain 169 a §)

Fintraffic ANS toteaa, että valmistelevien kokouksien hengestä poiketen havainnointialuetta on laajennettu kattamaan koko FIR (ehdotuksen kohta b) ilmatilaan, jossa annetaan ilmaliikennepalvelua).

Osaa ilmaliikennepalvelun lajeista annetaan koko FIR:n alueella, myös valvomattomassa ilmatilassa, pyynnöstä tai kun tiedetään ilma-aluksen sitä tarvitsevan. Valmistelussa oikeutettu havainnoinnin alue oli suunniteltu kattamaan vain lentoasemien läheisyydessä oleva ilmatila. Fintraffic ANS esittää oikeuden rajaamista valmistelun hengen mukaisesti vain lentoasemien läheisyyteen.

Fintraffic ANS toteaa, että valvontajärjestelmän hankintakustannukset voivat olla merkittävät, eikä niiden rahoitusta ole ratkaistu. Näin ollen on tärkeää, että kohta kirjataan mahdollistavana, mutta ei velvoittavana.

Lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen (Liikenteen palveluista annetun lain 126 a §)

-

Kaupallisen lentotoiminnan ilmoitus (Liikenteen palveluista annetun lain 128 §)

-

Miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevat rikkomukset (Liikenteen palveluista annetun lain 266 a §)

-

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen (Rikoslain 23 luvun 1 §)

-

Muita ehdotuksia koskevat huomiot

Ilmailulain 6 §:ssä säädetään sotilasilmailuviranomaisen mahdollisuudesta antaa sotilasilmailun lentoturvallisuuden varmistamiseksi kansallista ja kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa koskevia määräyksiä. Edelleen 6 §:n mukaisesti sotilasilmailuviranomainen rinnastetaan Liikenne- ja viestintävirastoon silloin, kun kyse on yksinomaan sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevista asioista. Suomessa on integroitu lennonvarmistusjärjestelmä siviili/sotilasilmailua varten ja sotilasilmailua varten sotilasilmailuviranomainen voi antaa hyväksyntöjä sotilasilma-aluksille esimerkiksi laitevaatimuksista. Nykyisen lain mukaan on epäselvää, kuinka varmistetaan siviili/sotilaslentotoiminnan yhteensovittaminen yhteisessä ilmatilassa, missä sovelletaan siviili-ilmailun säädöksiä, mutta sotilasilma-alkukset ovat eri viranomaisen hyväksyntöjen piirissä. Yksi esimerkki tällaisesta epäselvästä tilanteesta on RNAV 1 -kelpoisuusvaatimus RNAV SID ja RNAV STAR -lentomenetelmissä, joita molemmat ilma-alkukset käyttävät ja lennonjohto vastaa porrastuksista. Ilma-alkusten hyväksyntöjen perusteena olleet kelpoisuusvaatimukset ja hyväksyvä viranomainen eivät kuitenkaan ole samoja. Säädöksessä tulisi tarkentaa eri viranomaisten keskinäisen kuulemisen tarvetta silloin, kun toimitaan yhteisessä ilmatilassa siviili-ilmailun säännöin.

Yleiset huomiot

Voitte kirjoittaa yleiset huomionne alla olevaan tekstikenttään

Hallituksen esitysluonnoksessa, sekä myös nykyisessä ilmailulaissa, käytetään useassa kohdin termiä ilmaliikennepalvelun tarjoaja, jolla käytännössä viitataan Fintraffic ANS:n tehtäviin. Suomessa toimii kuitenkin tällä hetkellä kolme nimettyä ilmaliikennepalvelun tarjoajaa, jolloin viittaus ei ole yksikäsitteinen.

Lisko Jussi

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy - Fintraffic Lennonvarmistus