

FINLAND

Luffartsverkets | **2003** →
årsredovisning



INNEHÅLL:

Verkställande direktörens översikt	2
Luftfartsverkets verksamhetsidé, service och värderingar	6
Affärsverkets räkenskapsperiod i korthet	7
Vision 2004–2007	8
Flygtrafiken år 2003	10
En tid av förändringar	14
Flygplatserna och flygtrafiktjänsten	16
Luftfarten och EU	26
Miljö	30
Personal	32
Styrelsens verksamhetsberättelse 2003:	
Målen för Luftfartsverket och utfallet	36
Affärsverksamhetens utveckling och förändringar under redogörelseåret	40
Personal	42
Förvaltning	45
Utsikter för år 2004	45
Resultaträkning	46
Balansräkning	47
Finansieringsanalys	48
Noter till bokslutet	49
Förslag till användning av överskottet	59
Revisionsberättelse	59
Luftfartsinspektionen 2003	60

Luftfartsverkets årsredovisning 2003

Ansvarig redaktör: Irmeli Paavola, Luftfartsverket

Redaktörer: Marja Hakola (Huckleberry Communication), Anne Rikama

Layout: Päivi Vainionpää (Linea Nera)

Fotografier: Marja Helander (Studio Marja Helander)

Svensk översättning: Kate Törnroos (Ekontext)

Tryckeri: Sävyypaino

Verkställande direktörens översikt

Flygtrafikmarknaden

2003 var på flygtrafikmarknaden i Finland ett variationsrikt år med många nya situationer. I början av året, särskilt under det andra kvartalet, minskade flygresandet dramatiskt, samtidigt som nya flygbolag kom in på den finska marknaden på ett alldeles nytt sätt. Den hårdare konkurrensen mellan flygbolagen på den vikande marknaden ledde i slutet av året till att den långvariga stigande trenden i biljettpriserna bröts och prisnivån sjönk markant: i inrikestrafiken med hela 30 % och i den internationella trafiken med 12 %.

Prisförändringarna i kombination med det växande utbudet ökade under det sista kvartalet flygresandet i en takt av hela 10 %, trots att flygtrafikens viktigaste pådrivare, den allmänna ekonomiska utvecklingen, varierade på båda sidor om nollstrecket i Finland. För flygplatsernas del gav slutspurtens på året ett plus på 2 % i antalet resor, vilket tillsammans med förårets av försiktighet vidtagna åtstramnings- och andra åtgärder innebar att Luftfartsverket kunde nå ett bra ekonomiskt resultat på 16,5 miljoner euro, utan att behöva ge avkall på servicens omfattning och nivå. Detta var en nog så överraskande vändning, eftersom vi under den mest hopplösa "sjukdomstiden" vid Luftfartsverket bedömde att flygresandet på årsnivå skulle gå ner med hela 5 % och att vi skulle nå ett nollresultat eller gå med en liten förlust.

På årsnivå låg flygresandet inom landet alltså mer än 2 % på minus, trots prisutvecklingen och de nya flygbolagens intåg på marknaden. Under det sista kvartalet, då priskonkurrensen var som hårdast, ökade inrikestrafiken dock med 7 %. Den internationella trafiken växte slutligen på årsnivå ganska exakt de 3,7 % som vi hade förutsagt i början av året. Under det sista kvartalet var tillväxten hela 11 %, tack vare julresorna till Lappland. När den internationella trafikens andel

av flygresorna i Finland är 74 %, ledde förändringarna i de olika efterfrågesegmenten som helhet till att flygresandet i Finland ökade med 2 %.

Den lamma inrikestrafiken är oroande, särskilt med tanke på utvecklandet av regionflygplatserna och eventuellt vissa mindre flygplatsers framtid, för med undantag av Tammerfors och Åbo är inrikestrafiken helt avgörande på regionflygplatserna: i medeltal är den 85 %, varav cirka 15 % är anslutningsflyg till den internationella trafiken. Det finska lågpriskonceptet som gick i konkurs i början av år 2004 visade och lärde branschen vissa fakta.

Priskonkurrens

Den vikande trenden i flygpriserna är i allmänhet bra för konsumenterna och även för flygplatserna, men mindre bra för flygbolagens ekonomi, åtminstone på kort sikt. På grund av den dynamiska marknaden är dessa generaliseringar bara delvis sanna. Å ena sidan håller konkurrensen alla parter slanka, och då klarar man sig bra också i sin egen serie, men å andra sidan spelar servicens kontinuitet och mångsidighet en roll i flygtrafiken.

Under de två föregående åren steg flygbiljettpriserna i Finland nästan oskäligt mycket. Särskilt i den svagt konkurrensutsatta inhemska sektorn accentuerades denna utveckling och dess följdverkningar år 2003. Utvecklingen ser nu ut att slå fram och tillbaka, med ränta. Också konsumenterna har kanske fått en något snedvriden bild av den företagsekonomiskt hållbara flygtrafikens kostnads- och prisnivå och av vart utvecklingen överhuvudtaget kan leda via konkurrens och omstruktureringar.

Ett står dock klart: inrikesmarknaden för kollektivtrafiken på långa sträckor behöver nytt liv, och för att utvecklingen inte skall bli ekonomiskt snedvriden be-

hövs också jämlika konkurrensförutsättningar på marknadsvillkor. Dessa jämlika konkurrensförutsättningar är inte bara en del av flygbolagens inbördes ”brottnings” – så långt är den yttre spelplanen jämn – utan de har betydelse också i förhållandet till företag som erbjuder andra trafikformer. Flygpassageraren är den enda kollektivtrafikkonsumenten i vars biljettpris också ingår kostnaderna för trafiklederna, här får de andra trafikformerna skjuts av staten. Samtidigt är flygplatsernas kunder sannolikt de enda som är nöjda med infrastrukturens servicenivå. En balans uppnås när kunderna får vad de betalar för och betalar för vad de beställer. Samma lösning rekommenderas också för andra trafikleder. Regionalpolitiken är naturligtvis en sak för sig.

När de nya flygbolagen med billig kostnadsnivå gör ett tillfälligt inträde på en bestående marknad har det också dynamiska effekter för branschen. Det är inte bara frågan om priskonkurrens – där utgår vanligen den största som segrare – utan också om en äkta impuls att sänka kostnadsnivån för flygtrafikens hela servicekedja, inklusive flygplatserna.

Flygtrafikens infrastruktur: flygplatser och flygtrafiktjänst

Luftfartsverkets hela organisation var under året mycket väl på det klara med marknadsläget, såg allvaret i förårets utveckling, förstod betydelsen av mångsidighet särskilt när det gällde de nya flygplatstjänsterna (säkerhetskontrollerna) och sökte efter inbesparingar i de funktioner där ett infrastruktur företag kan vänta litet på bättre tider. Det är klart att man under svåra tider förstår lönsamhetens betydelse för företagets och de anställdas framtid bättre än under feta år. Rätt och kollektiv förståelse och ett företagsekonomiskt ansvar som omfattar hela organisationen uppstår enligt sina egna lagar.



Säkerheten på flygplatserna och i flygtrafiktjänsten i Finland var fortsatt god. På grund av Luftfartsverkets verksamhet uppstod inte en enda allvarlig och okontrollerad risksituation. I sex fall ledde brister i Luftfartsverkspartens verksamhet till att en gradering underskreds. I ett av dessa fall var risknivån förhöjd, men i inget av fallen förelåg någon kollisionsrisk; aktörerna var med och på det klara med situationen, och säkerhetsmarginalen enligt luftfartsbestämmelserna fungerade som den skall fungera.

Luftfartsverkets säkershanteringsystem undersöker noggrant och tar lärdom av alla rapporterade avvikelser. Rapporteringskulturen är god. Ett separat undersökningsorgan som underlyder justitieministeriet undersöker separat de allvarligaste rapporterna. År 2003 inleddes sådana undersökningar av Luftfartsverkets verksamhet med anledning av totalt sex rapporter. Några väsentliga utvecklingsrekommendationer gavs inte denna gång. En undersökning av avvikelser och tillbud som söker efter orsaken, inte den skyldige, och som siktar till förbättringar, är en väsentlig del av luftfartens säkerhetskultur.

Servicenivån på Luftfartsverkets flygplatser var god år 2003. Förseningarna på grund av flygtrafiktjänsten eller andra funktioner på flygplatserna i Finland var helt obefintliga, liksom föregående år.

Luftfartsverkets flygplatser och flygtrafiktjänsten har en prisnivå som är fördelaktig i ett europeiskt perspektiv och som följer nätverksprincipen och stöder den regionala utvecklingen i Finland. Intäkterna av flygplatsernas kommersiella service används för att sänka avgifterna för de naturliga monopolprodukterna, startbanorna och terminalerna.

Åter en gång är det skäl att konstatera att luftfartens alla myndighetsfunktioner i Finland huvudsakligen finansieras med flygplatsernas trafikavgifter. Luftfartsverket är ett affärsverk som producerar säkerhetstjänster, och vill därför att det i Finland finns en stark, sakkunnig luftfartsmyndighet med goda resurser. Denna kan antingen vara en självständig och i sina beslut av affärsverksamheten oberoende del av Luftfartsverket, vilket är situationen i dag, eller en helt separat myndighet, enligt tidens trend. Affärsverket kan dock inte finansiera ett separat utomstående ämbetsverk.

Prissättningen

Flygplatsernas och flygtrafiktjänstens trafikavgifter åker inte berg- och dalbana på samma sätt som flygbiljettpriserna, inte heller är de lika brokiga. Kundintresset hör till Luftfartsverkets centrala värden. I prissättningen innebär det att Luftfartsverket i första hand delar ut produktivitetens fördelen av branschens tillväxt och förnyelse till flygplatsernas kunder. Detta sker vanligen i årscykler, men till exempel under redogörelseåret hade vi tack vare det goda slutet på året en möjlighet att i december bevilja en kännbar rabatt i landningsavgifterna – till flygbolagens bästa.

Å andra sidan inleddes i början av året en hundra procentig säkerhetskontroll av bagaget på alla flygplatser, vilket kännbart ökade Luftfartsverkets kostnader, varför vi höjde säkerhetskontrollavgiften med 1,4 euro per passagerare. Genomsnittskostnaden för säkerhetskontrollen av passagerare och bagage och priset per avresande passagerare är 3 euro. Också det priset är i europeiska förhållanden fördelaktigt. EU-kraven håller på att skärpas också när det gäller kontinuerliga säkerhetskontroller av flygplatsernas egen personal. I våra små och välbekanta arbetsgemenskaper kan det vid första tanken förefalla lika nödvändigt som att skaffa isbrytare till Medelhavet. Luftfartsverket följer dock alla gällande bestämmelser till punkt och pricka.

Priserna för användningen av flygplatserna (startbanor, flygtrafiktjänst, terminaler, säkerhetskontroll) är på Luftfartsverkets flygplatser samma standardpriser för alla kunder, eventuellt med små variationer på grund av förpackningen. Framtiden kommer sannolikt att föra med sig allt större variationer i priset på flygplatsernas service, till exempel beroende på tidpunkt och servicenivå. Våren 2003 öppnade Luftfartsverket i denna anda i den förra fraktterminalen på Tammerfors flygplats en lågpristerminal, som ett alternativ till huvudterminalen, där servicenivån är bättre. Detta alternativ har felaktigt allmänt betraktats som en terminal bara för ett visst flygbolag. Så är inte fallet. Det är frågan om en terminal som för alla flygbolag är öppen på samma villkor, om en annan, billigare stil. En fortsättning på denna trend finns med i Luftfartsverkets nya strategi, där det konstateras: "Målet är lönsamma tjänster som anpassas till kundgruppernas behov." Den ena vill ha kvalitet, den andra vill ha ett förmånligt pris, alla söker det som är bra och billigt.

På flygplatserna och i flygtrafiktjänsten är de flesta tjänsterna dock av sådan art att en differentiering av servicenivån inte kan komma på fråga. Av säkerhets- och andra skäl kan flygtrafiktjänstens och manöverområdenas service endast vara förstklassig. Av samma orsak kan flygplatserna och deras utrustning inte vara annat än i gott skick. I vår bransch kan man inte tänka sig en hal eller illa plogad väg eller bana i dåligt skick, där vi måste införa hastighetsbegränsningar och uppmana användarna att köra enligt rådande förhållanden. Av denna enkla parallell framgår också varför flygplatsernas och flygtrafiktjänstens kostnadsstrukturer kan göras lättare bara genom långsiktiga förändringar i verksamheten, inte genom sparåtgärder som innebär sämre service.

Det ekonomiska resultatet 2003

Ekonomiskt ansåg många att 2003 var ett förvånande bra år för Luftfartsverket. Resultatet på 16,5 miljoner euro, vilket var över vår målsättning, är minst sagt tillräckligt under en relativt svår period som krävde nya omfattande uppgifter och beaktande den allmänna situationen inom branschen. Bakom det goda resultatet ligger tre faktorer: att kostnaderna för de ökade säkerhetskontrollerna i sin helhet överfördes på priserna, som ovan nämndes, att sparåtgärderna inleddes i tid och att flygtrafiken växte i slutet av året. I förhållande till föregående års resultat på 4 miljoner euro förbättrades resultatet med cirka 3 miljoner euro på grund av att vi när det gäller avskrivningar på materiel har övergått från utgiftsrestavskrivningar till linjära avskrivningar.

Trots att resultatet för 2003 belastas med hela beloppet av de fordringar på cirka 1,7 miljoner euro som för 2003 återstår vid det inhemska lågprisbolagets konkurs, var inverkan av lågprisflygen neutral för Luftfartsverkets resultat på årsnivå. Indrivningen av fordringarna avslutas inte, enligt luftfartslagen är flygplanens användare, ägare och innehavare solidariskt ansvariga för skulderna.

Samtidigt som flygbolagen har arbetat och alljämt arbetar hårt för att sänka sina kostnader måste Luftfartsverket visa att vi gör detsamma på vårt eget sätt, inte genom att minska servicen utan genom att utveck-

la våra verksamhetssätt. Vi arbetar i samma bransch som flygbolagen, och servicekedjans olika parter måste förstå varandra och varandras produktionsstrukturer, dela glädjeämnen och sorger och tillsammans finna de win-win-lösningar som gagnar hela branschen. På det sättet uppstår genom en sjunkande prisnivå och en ökad efterfrågan en fördel för hela servicekedjan och den slutliga kunden, flygpassageraren. Vi vill komma in i en positiv utvecklingsspiral.

Luftfartsverket har ett naturligt monopol, och därmed ett särskilt ansvar, eftersom marknadskrafterna inte på samma sätt prövar vår existens som de prövar flygbolagens. Också för Luftfartsverket finns det nog jämförelseobjekt bland utländska aktörer. I det avseendet kan vi fortsätta med högbyret huvud och klar blick. Och situationen försämrans säkert inte nästa år: Luftfartsverkets avgifter förändras inte. En produktivitetökning tror vi att uppstår genom den sakteligen växande trafiken.

Utsikter för år 2004

Utsikterna för följande år är nu, liksom så många gånger förr, oklara. Vi har i vår budget utgått från att efterfrågan växer med cirka 3 %. Utbudet på marknaden och oron i världen påverkar säkert träffsäkerheten i prognosen också i år. På grund av våra sjunkande realpriser och vissa nya myndighetsbestämmelser är vår resultatprognos något sämre än för i år, cirka 8 miljoner euro, vilket motsvarar det avkastningskrav på 4 % som kommunikationsministeriet ställt på sina infrastrukturverk. *Sat sapienti.*

Samtidigt som jag önskar alla Luftfartsverkets kunder framgång i affärsverksamheten och servicen och erbjuder partnerskap för att utveckla flygtrafikens servicekedjor, tackar jag Luftfartsverkets personal för kämpaanda under ett år av extrema variationer. Genom ert arbete och er attityd har ni medverkat till att återföra flygtrafiken i Finland och på er egen flygplats till en stigande trend, där vi hoppas att den skall hållas stadigt och länge.

Mikko Takviti

Luftfartsverkets verksamhetsidé

Vi erbjuder våra kunder säkra och internationellt konkurrenskraftiga flygplatstjänster och flygtrafiktjänster.

Vi upprätthåller och utvecklar luftfartens verksamhetsförutsättningar enligt företagsekonomiska principer.

Våra viktigaste kunder är flygpassagerarna, flygbolagen, den militära luftfarten och näringslivet.

Luftfartsverket är en god granne.



Vår service

Flygplatstjänster

- Manöverområdena: underhåll och räddningstjänst
- Terminaltjänster
- Säkerhetstjänster
- Kommersiella tjänster

Flygtrafiktjänster

- Flygplatserna
- Flygtrafiktjänstcentralerna

Våra värderingar

Säkerhet

Flygtrafikens säkerhet är den orubbliga utgångspunkten i vår verksamhet. Säkerheten bygger på personalens kompetens, samarbetsförmåga och ansvarskänsla.

Kundintresse

Kundintresset är spornen i vår verksamhet. Kunden kan lita på oss i alla situationer. Vi reagerar snabbt och effektivt på all kundrespons.

Effektivitet och förnyelse

Vi har initiativförmåga, vi utvecklar vår yrkeskunskap och vi är mottagliga för nyheter. Vi beaktar verksamhetens miljöaspekter.

Samarbete

Vi värdesätter varandras arbete. Vårt samarbete bygger på diskussion, öppenhet och inbördes förtroende.

Affärsverkets räkenskapsperiod i korthet

	2003	2002	förändring
	1 000 €	1 000 €	%
Omsättning	219 044	202 419	8 %
Driftskostnader	202 346	195 118	4 %
Rörelsevinst	18 502	7 924	133 %
Räkenskapsperiods resultat	16 560	4 119	302 %
Investeringar sammanlagt	43 124	51 145	-16 %
Markområden	894	28	3100 %
Maskiner och inventarier	27 456	20 483	34 %
Flygfält	7 419	11 477	-35 %
Byggnader	5 927	17 663	-66 %
Övriga investeringar	1 428	1 494	-4 %
Passagerare (flygresor) totalt	10 506 844	10 288 225	2 %
Inrikes reguljärtrafik (avg+ank+transfer)	2 678 048	2 744 366	-2 %
Internationell reguljärtrafik (avg+ank+transfer)	6 656 339	6 491 401	3 %
Internationell charter (avg+ank+transfer)	1 159 824	1 038 986	12 %
Internationell trafik totalt	7 816 163	7 530 387	4 %
Övriga passagerare	12 633	13 472	-6 %
Flygningar sammanlagt	310 185	312 071	-1 %
Inrikes reguljärflyg	63 854	64 006	0 %
Internationella reguljärflyg	104 384	100 216	4 %
Internationella charterflyg	11 314	10 980	3 %
Internationell trafik (reguljärflyg+charter)	115 698	111 196	4 %
Överflygningar	29 898	28 750	4 %
Internationell trafik totalt	145 596	139 946	4 %
Övriga civil luftfart	68 059	70 587	-4 %
Militär luftfart	32 676	37 532	-13 %
Personal i slutet av året, totalt	1 803	1 816	-1 %
Flygplatser	1 257	1 272	-1 %
Flygtrafikcentralerna	146	144	1 %
Huvudkontoret	187	173	8 %
Interna serviceenheter	131	139	-5 %
Myndighetsverksamhet	82	88	-6 %

Luftfartsverkets vision 2004–2007

Luftfartsverkets strategi förnyades år 2003 för att bättre motsvara utmaningarna på den föränderliga flygtrafikmarknaden och i det omgivande samhället. Den nya tillväxtstrategin innehåller en vision av Luftfartsverket som en föregångare inom trafiksektorns service.

Enligt den förnyade strategin söker Luftfartsverket aktivt efter tillväxt i flygresandet genom att främja flygtrafikmarknadens diversifiering och nya kundkategoriers inträde på marknaden. Luftfartsverkets priser och tjänster skall förbli förmånliga och servicen smidig.

Till Luftfartsverkets kritiska framgångsfaktorer hör en orubblig säkerhetskultur, som gör att flygpasagerarna kan känna att de är i kompetenta händer när det gäller både flygsäkerheten (safety) och tryggheten (security).

Luftfartsverket är en aktiv samarbetspartner till flygbolagen och sörjer för passagerarnas servicenivå på flygplatsen. Med hjälp av effektiva verksamhetsmodeller och -processer vill Luftfartsverket kontinuerligt förbättra verksamhetens produktivitet, utan avkall på säkerheten.

Genom det täckande flygplatsnätet och de med nätet koordinerade flygtrafiktjänsterna producerar Luftfartsverket mervärde för alla finländare.

Luftfartsverket har en motiverad, yrkeskunnig och ansvarskännande personal, Luftfartsverket är en attraktiv arbetsgivare som satsar på att utveckla medarbetarnas kompetens.

Staten köper av Luftfartsverket de offentliga serviceskyldigheterna, bland annat den allmänna räddningstjänsten. De allmänna myndighetsuppgifterna finansieras ur statsbudgeten.



security safety



Flygtrafiken år 2003

För flygtrafiken var 2003 ett år av många utmaningar, både internationellt och nationellt. Irakkriget och sars epidemin inverkade negativt på flygresornas utveckling, men samtidigt ökade utbudet av flygtrafik i Finland bl.a. genom de nya flygbolagen. Också den kraftiga uppgången i jultidens charterflyg till Lappland syntes som en positiv tillväxt i siffrorna för år 2003.

I början av året var antalet inrikespassagerare 4 % mindre än år 2002, men i stället var antalet internationella passagerare omkring 6 % fler. Passagerarantalet började sjunka på våren, och ännu på hösten var passagerarna 0,7 % färre än föregående år. I november uppnådde dock antalet föregående års nivå. Under hela år 2003 gjordes 2 % fler flygresor än året innan.

Via Luftfartsverkets flygplatser reste totalt 13 193 194 passagerare (avresande, ankommande och transfer), av vilka 9 710 920 via Helsingfors-Vanda. Jämfört med år 2002 utvecklades passagerarantalen positivt på Helsingfors-Vanda (+1 %), Kuopio (+2 %), Uleåborgs (+5 %), Rovaniemi (+7 %), Kittilä (+8 %), Björneborgs (+9 %), Tammerfors-Birkala (+29 %) och Enontekis flygplatser (+51 %).

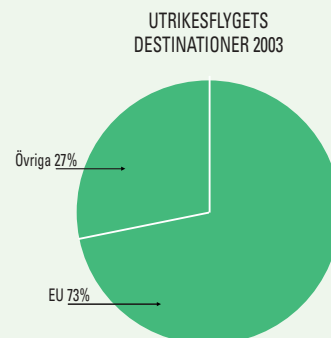
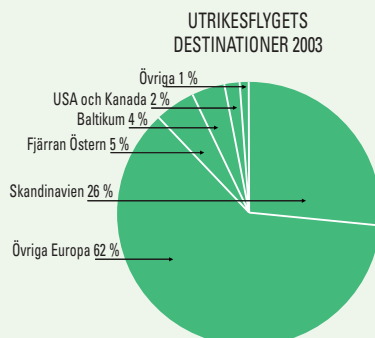
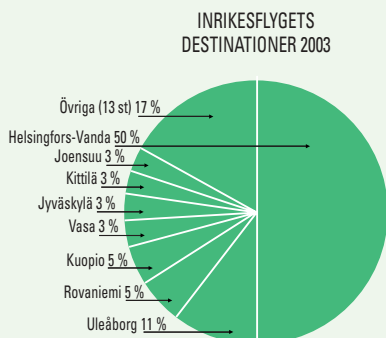
Relativt sett minskade antalet passagerare mest på flygplatserna i Jyväskylä (-14 %) och Marichamn (-10 %).

På Tammerfors-Birkala flygplats minskade antalet inrikespassagerare på våren med 5 %, men antalet internationella passagerare ökade med 70 %, i maj med hela 92 %. Huvudorsaken till den enorma tillväxten var Ryanair, som inledde flygningar mellan Tammerfors och Stockholm i april och mellan Tammerfors och London i oktober. Antalet internationella passagerare växte under hela året med totalt 57 % på Tammerfors-Birkala flygplats.

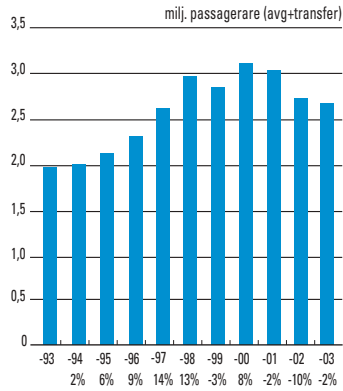
Antalet landningar i trafikluftfarten ökade under vintern med 1,8 % jämfört med 2002. De internationella kriserna ledde till en kraftig nedgång från och med våren, och landningarna var färre än året innan. Efter juni började dock antalet landningar återhämta sig. I inrikestrafiken samt den internationella reguljär- och chartertrafiken ökade landningarna med totalt 4,2 %. Alla landningar totalt minskade med 1 %.

Antalet överflygningar i hela landet ökade med hela 14 %, och även om tillväxten avtog på sommaren och i början av hösten, ökade antalet överflygningar totalt med 4 % från föregående år. Räknat i kilometer ökade överflygningarna i hela landet med 1 %.

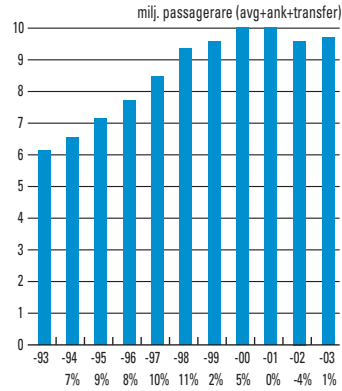
Antalet passagerare på julcharterflygen till Lappland gick upp med 27 % från år 2002. Ivalo och Kuusamo uppnådde tillväxtsiffror på över hundra procent: i Ivalo ökade antalet passagerare med 110 % och i Kuusamo med 137 %. Julflygningar gjordes av totalt 38 flygbolag.



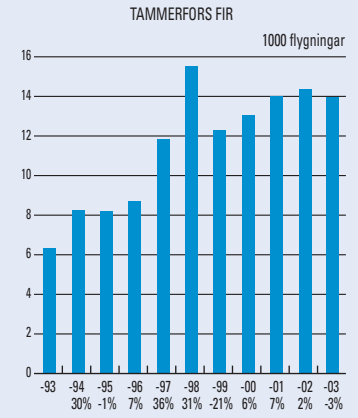
INRIKESTRAFIK 1993–2003



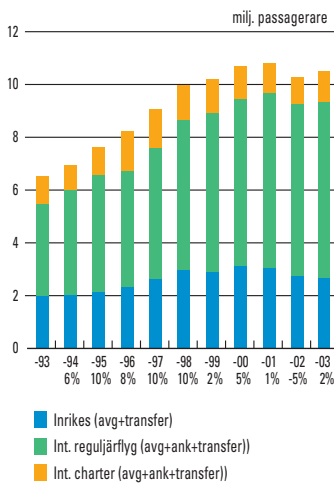
PASSAGERARANTAL PÅ HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS 1993–2003



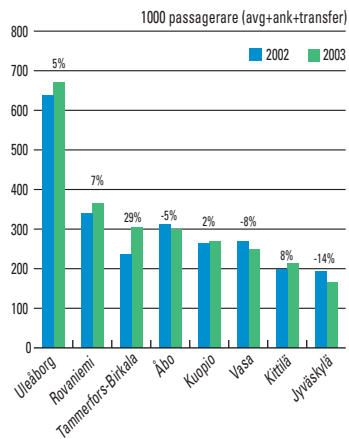
ÖVERFLYGNINGAR 1993–2003



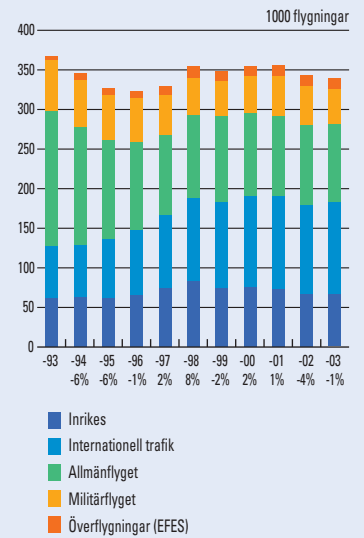
PASSAGERARE 1993–2003



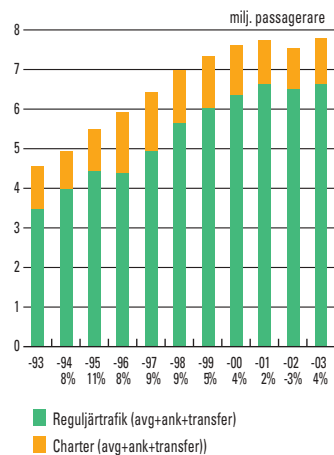
PASSAGERARANTAL PÅ FLYGPLATSERNA 2002–2003



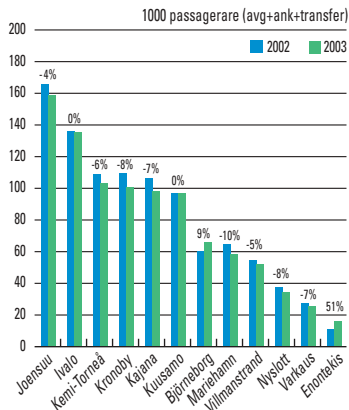
FLYGNINGAR 1993–2003



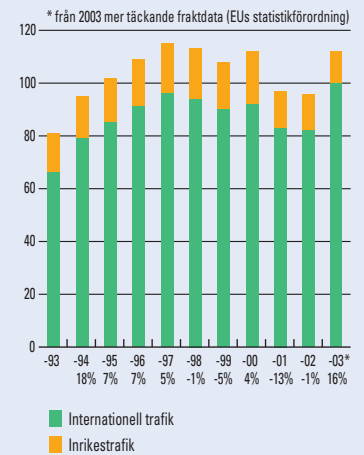
PASSAGERARE I INTERNATIONELL TRAFIK 1993–2003



PASSAGERARANTAL PÅ FLYGPLATSERNA 2002–2003



FLYGFRAKT 1993–2003



security



I S Ä K R A H Ä N D E R

Inspektör **Arja Pulliainen** vid Luftfartspolitiska enheten arbetar för att säkerhetsåtgärderna på flygplatserna skall löpa effektivt och enligt gällande bestämmelser. Till Arjas uppgifter inom säkerhetsenheten hör övervakningen av kvaliteten i den civila luftfartens säkerhetsåtgärder, både på flygplatserna och hos de företag som verkar på flygplatserna, oberoende av om de sköter transport av flygfrakt, städning av flygplatsen eller handling-tjänster.

”Målet för kvalitetsövervakningen är en effektiv, kundvänlig och ekonomisk säkerhetsverksamhet”, berättar Arja Pulliainen. ”Vi gör kontroller och använder olika mätare för att se hur säkerhetsåtgärderna genomförs. För att kunna utveckla verksamheten för vi bland annat statistik över hur mycket förbjudna ämnen och föremål som passagerarna har fått lämna ifrån sig vid säkerhetskontrollerna under en viss period.”

När granskningen gäller ett flygfraktföretag låter Arja sitt övervakande öga fara över företagets operativa verksamhet, företagets rapporter om verksamheten, de personer som utför säkerhetskontrollerna samt de apparater som används vid kontrollerna.

”På EU-nivå är ’harmonisering’ dagens ord när säkerhetsåtgärderna utvecklas: när det gäller till exempel medlemsländernas verksamhetsätt vid transport av flygfrakt och post försöker man uppnå största möjliga enhetlighet. Målet är naturligtvis att göra luftfarten säkrare och smidigare överallt i Europa.”

År 2003 sysselsattes säkerhetsenheten särskilt av EU:s nya säkerhetsförordning samt de nya bestämmelserna om kontroll av handbagage, som trätt i kraft redan föregående höst.

”Allt har gått bra”, säger Arja. ”Passagerarna har snabbt anpassat sig till de nya rutinerna och inställningen har varit positiv. Genom att utveckla kundservicen och effektivera informationen försöker vi ytterligare förbättra kontrollerna.”

Kvalitetsgarant



Förändringarnas tid

Affärsverksamheten och myndighetsuppgifterna skall skiljas åt

I enlighet med allmänneuropeiska trender samt på förslag av en arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet håller man också i Finland på att gå in för att år 2006 grunda ett separat ämbetsverk med omkring ett-hundra anställda, till vilket luftfartens myndighetsuppgifter koncentreras. Luftfartsverket blir efter reformen ett renodlat affärsverk, som sköter statens flygplatser och flygtrafiktjänst. Affärsverket kommer att ha cirka 1 700 anställda.

Även i dag består Luftfartsverkets verksamhet till största delen av affärsverksamhet; myndighetsuppgifterna utgör bara omkring tre procent. Redan när Luftfartsverket grundades år 1991 diskuterades alternativet att avskilja luftfartens myndighetsuppgifter i en separat organisation. På grund av synergifördelarna och olika beroendeförhållanden beslöt man dock att hålla kvar dessa uppgifter som kräver särskilda yrkeskunskaper som en del av affärsverket, dock så att myndighetsenheten inom sitt eget område har haft en oberoende ställning och beslutanderätt. Endast finansieringen har kommit via affärsverksamheten.

Systemet har varit effektivt och enligt branschfolket fungerande och klart. Under åren har det dock på grund av likheten uppstått misstänksamhet och kritik för att affärsverksamheten och myndighetsverksamheten har inrymts under samma paraplyorganisation, och sedan den nya grundlagen trätt i kraft har det även förekommit principiell kritik. Reformen undanröjer de besvärliga likhetsfrågorna och framhäver Luftfartsverkets karaktär som affärsverk.

Reformen upplevs inom Luftfartsverket som en naturlig utveckling, för myndighetsuppgifterna har redan inom verket vuxit till en självständig och separat enhet. Det nuvarande arrangemanget har för myndigheten varit bra såtillvida att det har garanterat en tillräcklig fi-

nansiering. Det är att hoppas att myndigheten också efter reformen alltså får resurser som förslår för dess viktiga uppgift och att luftfartens myndighetsuppgifter beaktas tillräckligt i statsbudgeten.

När användarna av Luftfartsverkets flygtrafik- och flygplatstjänster inte längre behöver finansiera myndighetsuppgifterna, blir det möjligt att sänka trafikavgifterna med ca 2 % år 2006, vilket är positivt för flygtrafiken som näringsgren. Å andra sidan kan motsvarande belopp komma att uppbäras för myndighetsprestationerna, vilket kan bli en stor förändring särskilt för den lättare luftfarten.

Reformen förutsätter att det stiftas en ny luftfartslag, i vilken det fastställs vilka uppgifter ämbetsverket skall sköta. Också lagen om Luftfartsverket som affärsverk måste ändras så att myndighetsuppgifterna stryks, och att den allmänna lagen om statliga affärsverk, som trädde i kraft från början av 2004, beaktas.

Luftfartspolitiska enhetens uppgifter

I samband med Luftfartsverket verkar två myndighetsenheter: Luftfartsinspektionen och Luftfartspolitiska enheten, vars ansvarsområde preciserades under redogörelseåret. Luftfartsinspektionen sköter frågor som gäller flygsäkerhet (safety) och koncessioner, medan Luftfartspolitiska enheten skall sköta övriga myndighetsuppgifter inom den civila luftfarten.

Luftfartspolitiska enheten ansvarar för det internationella samarbetet och avtalen, till den del som inte gäller flygsäkerheten: som exempel kan nämnas den internationella flygtrafikens tillstånd och rättigheter samt särskilt de uppgifter som gäller tryggheten av den civila luftfarten (security). Till denna del utfärdar Luftfartspolitiska enheten myndighetsbestämmelser och anvisningar, beviljar tillstånd och godkännanden samt övervakar verksamheten.

Offentliga serviceuppgifter blir avgiftsbelagda

Den nya lagen om statliga affärsverk, som trädde i kraft 1.1.2004, men som enligt övergångsbestämmelserna skall iakttas vid Luftfartsverket först från 1.1.2005, betonar de företagsekonomiska principerna och förtydligar ytterligare affärsverkens roll när det gäller att också sköta vissa offentliga serviceuppgifter. Ändringen kan anses framhålla principen att flygtrafiken skall betala bara för den service som den behöver. Finansieringen av eventuella offentliga serviceuppgifter skall ordnas enligt principen beställare-producent.

De offentliga serviceuppgifterna är uppgifter för vilka det inte på marknaden finns efterfrågan eller entydiga kunder. Till de offentliga serviceuppgifter som Luftfartsverket i dag sköter hör bl.a. bistånd vid regionövervakningen, vissa allmänna räddningstjänst-uppgifter, flygplatsjänster för utbildningsverksamheten samt, i viss bemärkelse, upprätthållandet av en del företagsekonomiskt olönsamma flygplatser.

Skötseln av de offentliga serviceuppgifterna skall enligt den nya lagens principer skötas så att den som beställer service betalar för den service som önskas. Beställaren kan vara staten – ett ministerium, ett verk, en kommun – eller någon annan intressent. Luftfartsverkets åsikt är att om det inte finns äkta kunder och betalningsvilja kommer verket att upphöra med dessa tjänster. Den summa det är frågan om är, beroende på hur man drar gränserna, 6–7 miljoner euro per år, vilket kan ställas i förhållande till affärsverkets omsättning på cirka 220 miljoner euro.

Den förändring som den nya lagen kräver förbättrar enligt Luftfartsverkets åsikt flygtrafikens konkurrensförutsättningar i relation till andra trafikförbindelser, men det kommer att kvarstå missförhållanden som innebär att konkurrensen inte till alla delar sker på lika villkor.

Flygtrafikmarknaden förändras

För flygtrafikmarknaden är det viktigt att noga följa den allmänna ekonomiska utvecklingen. Under de senaste åren har detta förr så tydliga beroende dock förändrats: dels har ekonomisk utveckling inte så tydligt ökat trafiken, dels har de nya flygbolagskoncepten, de s.k. lågprisbolagen, fört med sig nya kunder.

I dag har lågprisbolagen en andel på cirka 20 % av flygtrafikmarknaden inom Europa; inom vissa sektorer är andelen ännu större. Till lågpriskonceptet hör bland annat att bolagen bedriver endast så kallad point-to-point-trafik och inte erbjuder anslutningsflyg. Bolagen söker effektiva lösningar på olika sätt, och i servicen ingår bara det absolut nödvändiga.

På den finska marknaden kom det 2003 in flera lågprisflygbolag, och även de traditionella flygbolagens verksamhet har fått vissa lågprisdrag. Detta har lett till väsentligt lägre biljettpriiser, och konkurrensen mellan bolagen har ytterligare ökat.

Luftfartsverkets flygplats- och flygtrafiktjänster är i regel desamma för lågprisbolagen som för andra flygbolag, och även priserna är desamma. För att svara på efterfrågan på marknaden söker Luftfartsverket dock efter metoder att erbjuda flygbolagen service och produkter med olika servicenivå och till olika pris. När det gäller manöverområdestjänsterna (bl.a. banunderhållet) och flygledningstjänsterna är detta i allmänhet inte möjligt, för säkerhetsaspekterna kräver alltid förstklassig service, men terminal- och handlingstjänsterna kan delvis diversifieras. Lågpristerminalen på Tammerfors-Birkala flygplats är ett exempel på detta. Också den terminalens service kan köpas av alla flygbolag.

Flygplatserna och flygtrafiktjänsten

Tredje startbanan motsvarade förväntningarna

Den tredje banan på Helsingfors-Vanda, som öppnades för trafik i november 2002, har gett flygtrafiken länge efterlängtat extra kapacitet och flexibilitet. Under år 2003 har flygplatsens startbanekapacitet vuxit markant: från cirka 44 operationer (starter och landningar) till över 70 operationer i timmen. Den nya banan har motsvarat förväntningarna också när det gäller möjligheterna att sköta trafiken på ett smidigt sätt i ett system med tre banor.

Både trafiken på och underhållet av den nya 3 000 meter långa banan fungerade klanderfritt under redogörelseåret. Inga avvikelser på grund av användningen eller underhållet förekom. Personalen tog snabbt till sig de nya systemen och verksamhetssätten, och de nya flygtrafiktjänstanordningarna för flygtrafiken fungerade bra. Det större området har krävt mer vinterunderhåll, men med mer personal och materiel har hela området kunnat hållas på den nivå som flygverksamheten kräver.

I det första skedet användes den tredje banan planligt bara under eftermiddagarna, men redan i januari 2003 började den användas också under förmiddagarna. I slutet av året hade man kommit så långt att banan i regel användes hela dagen, från tidig morgon till halv tio på kvällen. Hur banorna används för starter eller landningar beror på väderförhållandena och vindriktningen – utgångspunkten är alltid flygtrafikens säkerhet.

Tredje banan är årets gärning i Vanda

Juniorhandelskammaren i Vanda valde tredje banan på Helsingfors-Vanda flygplats till årets gärning i Vanda 2003. Erkännandet ges åt en privatperson eller en orga-

nisation som medverkar till att utveckla Vanda stad.

Valet motiveras med den nytta som startbanan medför. Den nya banan garanterar flygplatsens serviceförmåga för decennier framåt och gör det möjligt att styra flygtrafiken med minsta möjliga störningar. Dessutom har den nya banan förtydligt markanvändningen i Vanda och erbjudit mycket arbete och inkomster åt både byggarna och tusentals Vandabor, direkt eller indirekt inom servicen i samband med flygtrafiken.

Utbyggnaden av utrikesterminalen inleddes

I maj 2003 inleddes utbyggnaden av utrikesterminalen på Helsingfors-Vanda med tanke på non-Schengen-trafiken, särskilt den växande Asientrafiken. Genom tillbyggnaden förstoras terminalen med 4 500 m² till slutet av år 2004.

Utbyggnaden görs särskilt med tanke på flygplatsens transferpassagerare. Den växande trafiken på Fjärran Östern gör att det på Helsingfors-Vanda finns passagerare som fortsätter med anslutningsflyg till Europa. De nya passkontrollpunkterna gör gränskontrollen snabbare och passagerarna kan erbjudas kortare bytestider. Tillbyggnaden möjliggör också separata leder enligt EUs säkerhetskrav för avresande och ankommande passagerare inom non-Schengen-trafiken.

För hanteringen och säkerhetskontrollen av den växande bagagetraffiken byggs intill tillbyggnaden en separat hall, som skall stå färdig hösten 2004. Här kan mellankontroller av bagage som lastas om från ett plan till ett annat skötas effektivare och snabbare än tidigare.

Utbyggnaden av utrikesterminalen är Luftfartsverkets största pågående byggprojekt. Totalkostnaderna är cirka 21 miljoner euro.



Utvecklandet av Aviapolis fortsätter

Aviapolis-projektet, initierat av Vanda stad, Luftfartsverket och olika byggnads- och fastighetsföretag framskrider enligt plan. Genom Aviapolis utnyttjar Luftfartsverket sina markområden kring Helsingfors-Vanda flygplats och stöder verksamheten i området enligt de mål som statsrådet ställt upp. Olika intressenter har under de senaste åren investerat mer än en miljard euro i Aviapolis-området, som skall marknadsföras som den nya tidens flygfältsstad. Här har skapats mer än 10 000 nya arbetsplatser.

Aviapolis, som geografiskt ligger mitt i Vanda, sträcker sig från flygplatsen söderut ända till Rosendal. Aviapolis är ett alternativ för företag som är aktiva på den internationella marknaden och har nytta av närheten till flygplatsen och de smidiga trafikförbindelserna. Aktuella byggprojekt är Technopolis, en utbildnings- och provfabrik på elektronikens område som inryms i lokaliteter på Helsingfors-Vanda, samt Företagsrådgivningscentralen i Backas. Projekten inom Vandas Hitech-program för att stödja internationell affärs- och företagsverksamhet samt kompetens har också kommit i gång.

Flygfältsstaden omfattar också de kraftigt växande bostadsområdena Herrgårdsforsen, Backas, Rosendal och Övitsböle samt de kommersiella tjänsterna intill dem. På grund av det snabbt växande invånarantalet satsar Vanda på att bygga skolor och andra tjänster i området.





security

2

I S Ä K R A H Ä N D E R

En känsla av trygghet

Säkerhetskontrollen av passagerarna är det skede i flygplatsens servicekedja där passageraren möter Luftfartsverket eller en av dess anställda; därför är det inte egalt hur passageraren upplever kontrollen och vilken bild han eller hon där får av hela organisationen.

”Kontrollen måste förlöpa så att passagerarna får en känsla av trygghet. De måste uppleva att kontrollen görs med tanke på deras egen säkerhet, inte bara för att reglerna skall följas”, säger **Jari Annell**, som är serviceförman inom säkerhetskontrollen på Helsingfors-Vanda flygplats.

Det målet kan man enligt Jari uppnå genom vänlig och effektiv kundservice samt kontrollörens egen attityd. Jari, som också själv har utfört säkerhetskontroller, tycker att det är viktigt att kontrollören förstår syftet med sin uppgift och ser den som en väsentlig del av Luftfartsverkets service och företagsimage.

”Säkerhetskontrollerna har fått stor betydelse på grund av det som skett ute i världen. I och med de nya säkerhetsarrangemangen har passagerarna börjat ta kontakt med flygplatsen redan före resan och frågat vad man får packa i handbagaget och vad som hör hemma i kappsäcken. Det ser jag som ett tecken på att folk förhåller sig positivt till bestämmelserna. Också de kommentarer vi får om kontrollerna är i regel positiva.”

”Särskilt de passagerare som flyger mycket på grund av sitt arbete har varit nöjda med de smidiga kontrollerna. De uppskattar både den personliga säkerheten och att de utan att behöva oroa sig kan fortsätta med sitt arbete”, konstaterar Jari Annell.

”I samarbete med flygplatsens olika enheter och företag försöker vi sköta vårt arbete så att flygandet förblir ett smidigt och behagligt sätt att resa.”

low cost



Gemensam räddningscentral

Luftfartsverkets och Mellersta Nylands räddningsväsendes gemensamma räddningscentral togs i bruk på Helsingfors-Vanda flygplats våren 2003. Den nya räddningscentralen används både av flygplatsen och räddningsväsendet och av brand- och räddningsutbildningen vid Luftfartsverkets Avia College. Flygplatsens räddningstjänst har alltjämt sin operativa verksamhet förlagd till de tre brandstationerna intill startbanorna.

Den nya stationen innebär att en utryckningsenhet kan nå fram på sex minuter i centrala Vanda. Dessutom kan Mellersta Nylands räddningsväsendes resurser och beredskap vid behov utnyttjas på flygplatsen.

Avia College koncentrerar hela sin utbildning inom fältsektorn till Räddningscentralen. I de nya lokaliteterna ryms både klassrum och räddningsmateriel under samma tak.

Lokaliteterna har byggts och ägs av Luftfartsverkets dotterbolag Lentoasemakiinteistöt Oy.

Lågpriskonceptet fungerar i Tammerfors

Finlands första lågpristerminal öppnades på Tammerfors-Birkala flygplats för flygtrafik och passagerare i april 2003. Luftfartsverket erbjöd det nya terminalkonceptet som ett alternativ till den traditionella terminalen, för att bredda sin service enligt servicemålen.

För verksamheten i den upprustade tidigare fraktterminalen ansvarar Luftfartsverkets dotterbolag Airpro Oy, som också är verksamt på tio andra flygplatser i Finland och tillhandahåller tjänster för passagerare och flygbolag.

Lågpriskonceptets förmånliga priser bygger på en nedbantning av den traditionella servicen. Passagerarna sköter till exempel själva bagagehanteringen så långt det är möjligt. För att minska kostnaderna är också alla anställda vid Airpro utbildade att sköta flera olika uppgifter. Tjänstemännen förflyttas enligt behov och med passagerarströmmarna från säkerhetskontrollen till informationsdisken eller incheckningen.

Lågpristerminalens största kund är det irländska lågprisbolaget Ryanair, som år 2003 började flyga från Tammerfors till Skavsta i Stockholm. I oktober 2003 började Ryanair flyga på rutten Tammerfors–London och i början av 2004 byttes Skavsta-rutten ut mot rutten Tammerfors–Frankfurt (Hahn). Av passagerarna är två tredjedelar finländare.

”Erfarenheterna och exemplet från Tammerfors är uppmuntrande: det nya kostnadseffektiva konceptet har blivit väl mottaget”, säger verkställande direktör Jarkko Varjo vid Airpro Oy. ”Det är flygpassagerarna som drar den direkta nyttan, och de har varit nöjda. Det nya terminalkonceptet och lågprisförbindelserna stimulerar turismen i Tammerforsregionen och förbättrar flygplatsens lönsamhet”.



”Verksamheten för den nya målgruppen har kommit bra i gång och passagersiffrorna har stigit enormt. Terminalen används av över 15 000 passagerare per månad”, berättar Anne Puustjärvi, terminalens stationschef.

Åbo blev årets flygplats

Luftfartsverket utsåg Åbo flygplats till årets flygplats 2003. Valet byggde på en kundserviceundersökning bland flygpassagerarna och en enkät om arbetstillfredsställelsen bland de anställda. I undersökningen beaktades trivsel, skyltning, säkerhetskontrollernas smidighet samt personalens servicebenägenhet. De anställda fick bedöma arbetsatmosfären och chefsarbetet. En bidragande faktor var också hur det ekonomiska resultatet utvecklades under året.

”Valet till årets flygplats har fått stor positiv uppmärksamhet inom flygplatsens influensområde”, glädder sig flygplatschef Antero Mero. ”Jag är särskilt nöjd över att personalens satsning på att utveckla kundservicen har uppmärksammats. Här på Åbo flygplats trivs de anställda i sitt arbete, och jag tror att det är någonting kunderna märker.”



Ny frakterminal i Åbo

Luftfartsverkets dotterbolag Kiinteistö Oy Turun lentoahti har på Åbo flygplats låtit bygga en ny frakterminal. Terminalen är en del av Pilot Turku-projektet, vars syfte är att skapa och utveckla de logistiska verksamhetsförutsättningarna i Åbo.

Hela terminalen har hyrts av TNT Suomi Oy, som därmed utvidgar sitt lyckade koncept från Helsingfors-Vanda flygplats till Åbo. Terminalen togs i bruk i oktober 2003.

”I framtiden kan fraktrafiken på Åbo flygplats växa och bli tyngdpunkten i verksamheten. Men den växande fraktrafiken ger också fler flygpassagerare. Genom att bygga frakterminalen för TNT förbättrar vi vårt serviceutbud”, konstaterar flygplatschef Antero Mero i Åbo.

Internationellt samarbete inom flygtrafiktjänsten

Den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO höll en flygtrafiktjänstkonferens i Montreal 2003. De europeiska medlemsstaterna sökte efter gemensamma ståndpunkter i frågorna, bland annat under ledning av Mikko Talvitie, som fortsätter som ordförande för Eurocontrol-organisationens interimistiska råd. Vid konferensen drog man upp riktlinjer för de globala målen för hanteringen av flygtrafiken fram till år 2005. I inläggen betonades särskilt säkerhetskulturens betydelse och möjligheterna att utveckla den inom flygtrafiktjänstens olika delområden. Centrala frågor var dessutom

ICAO 60 ÅR

FNs internationella civila luftfartsorganisation ICAO, International Civil Aviation Organisation, grundades 1944. Finland anslöt sig till organisationen 1949. Organisationen, som i år firar sitt 60-årsjubileum, har i dag närmare 200 medlemsstater.

flygtrafikhanterings prestationsförmåga och kapacitet samt om luftfartens radiofrekvenser skall räcka till i framtiden, särskilt med tanke på användningen av satellitbaserade navigationssystem.

Luftfartsverket deltog också under redogörelseåret i flera forsknings- och utvecklingsprogram inom den europeiska flygtrafiktjänstorganisationen Eurocontrol. Som ett nytt projekt inleddes en jämförelse av verksamheten hos serviceproducenterna i olika länder, i syfte att finna mer effektiva arbets- och verksamhetsmodeller som kunde utnyttjas av alla medlemsländer.

Flygplatser 2003

	Passagerare		Landningar			
	Inrikes	Internat.	Trafikflyg	Allmänflyg	Militärflyg	Övriga
Helsingfors-Vanda	2 684 618	7 026 302	77744	603	983	1413
Uleåborg	585 070	84 812	6331	2049	1 275	1047
Rovaniemi	277 859	87 039	2595	1882	5 549	869
Tammerfors-Birkala	105 543	198 482	4893	2833	5 913	4350
Åbo	118 866	179 679	6131	5173	514	3327
Kuopio	258 371	9 389	2531	1505	5704	1315
Vasa	169 088	79 836	4585	1902	241	1393
Kittilä	144 482	69 300	1217	173	404	46
Jyväskylä	162 582	3 384	2462	4835	3 140	950
Joensuu	152 852	5 837	1766	1315	101	596
Ivalo	117 251	18 450	869	246	109	67
Kemi-Torneå	100 049	2 989	1091	403	10	153
Kronoby	95 714	4 773	1764	2292	319	322
Kajana	93 969	4 472	978	375	258	168
Kuusamo	89 969	7 150	702	178	25	98
Björneborg	52 997	12 922	1894	1739	150	7221
Mariehamn	52 311	6194	2471	416	0	274
Villmanstrand	49 934	2 078	1654	1628	68	259
Nyslott	32 641	2 082	1114	213	12	47
Varkaus	25 391	52	973	74	1	4
Enontekis	1 682	14 728	77	7	0	5
Helsingfors-Malm	1 406	169	46	12145	84	28012
Halli	217	0	10	165	2 068	43
Kauhava	171	0	13	86	8586	86
Uttis	5	37	9	247	4 976	278
Totalt	5 373 038	7 820 156	123 920	42 484	40 490	52 343

Flygtrafiktjänstcentraler 2003

IFR-FLYGNINGAR	Inrikestrafik	Internationell trafik	Överflygningar	Totalt
Södra Finland (Tammerfors)	84 052	118 824	24 010	226 886
Norra Finland (Rovaniemi)	29 563	4 697	6 096	40 356
Finland, totalt	92 089	120 634	29 822	242 545



security

3

I S Ä K R A H Ä N D E R

Säkerhetskontrollen är kundservice

På Åbo flygplats är det vanligen kundserviceens tjänstemän som sköter säkerhetskontrollerna, men vid behov finns för uppgiften utbildat folk också på flygplatsens kontor och inom underhållet – alldeles som på många andra av Luftfartsverkets flygplatser. **Juha Aaltonen** är ett bra exempel på dessa mångkunniga personer: förutom sektorchefsuppgifterna klarar han av säkerhetskontroller av såväl passagerare, bagage som frakt. Juha har också kompetens att utbilda nya kontrollörer.

”Jag har mina egna turer, men går alltid och hjälper till i säkerhetskontrollerna där det behövs. Hos oss är alla flexibla, så att kontrollerna skall bli skötta smidigt och effektivt. I Åbo är det inte ens svårt att få in folk på jobb en ledig dag, såpass motiverade är vi alla”, berömmar Juha.

Man försöker göra kontrollerna smidiga också genom att informera om dem så långt i förväg som möjligt. På skyltar och i högtalarmeddelanden före säkerhetskontrollen berättas hur man kan förbereda sig inför personkontrollen. Vid kontrollpunkten berättar en kontrollör än en gång för passagerarna vad de skall göra innan de går genom kontrollporten.

”Vi har många affärsresenärer på Åbo flygplats, och de är vana vid kontrollerna på flygplatserna ute i stora världen. Därför har det känts trevligt när de tackar särskilt för att vi alltid minns att hälsa på kunderna.”

”Jag tycker om mitt arbete, för det känns meningsfullt och viktigt med tanke på säkerheten”, säger Juha Aaltonen. ”Arbetet måste också göras ordentligt, för att det skall vara någon nytta med det. Vi ser på arbetet som kundservice men följer bestämmelserna.”

Luftfarten och EU 2003

Den nya säkerhetsförordningen trädde i kraft

Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tryggnad av den civila luftfarten trädde i kraft i januari 2003. I förordningen finns bland annat bestämmelser om hundra procentig säkerhetskontroll av det bagage som transporteras i lastrummet.

Luftfartsverket måste för att kunna iakttä förordningens bestämmelser göra till- och ombyggnader av terminalerna samt anställa mer säkerhetspersonal på alla flygplatser. På flygplatserna installerades också nya bagagetransportsystem och genomlysningssystem. Dessa arrangemang blev färdiga redan föregående år, och de sammanlagda kostnaderna blev cirka 26 miljoner euro. De årliga tilläggskostnaderna för säkerhetskontrollen kommer att vara omkring 12 miljoner euro.

Förordningen förutsatte att EU-staterna gör ändringar i den civila luftfartens nationella säkerhetsprogram och utarbetar ett nationellt program för säkerhetsutbildning samt ett kvalitetsprogram för mätning av säkerhetsåtgärdernas effektivitet. Syftet med förordningen är att standard och praxis för säkerhetsåtgärder skall vara så enhetlig som möjlig i EU-länderna.

Flygtrafikavtalen i fokus

EG-domstolens så kallade Open skies-domar i november 2002 gav upphov till en livlig aktivitet i EU år 2003. Det största problemet var att de flesta bilaterala flyg-

trafikavtal som gemenskapsstaterna hade ingått med tredje stater i praktiken begränsar EU-flygbolagens fria etableringsrätt: EU-flygbolagen kan i regel ansöka om trafikrätter bara för rutter från hemlandet till destinationer utanför EU-området.

I EU-staternas flygtrafikavtal med andra stater ingår också vissa detaljer som inte står i samklang med EU-rätten. Därför gavs Europeiska kommissionen i juni mandat att för EU-staternas räkning förhandla om ändring av de aktuella bestämmelserna i flygtrafikavtalen. På basis av mandatet uppnåddes inga resultat år 2003. I juni gavs kommissionen också fullmakt att inleda länge förberedda förhandlingar om ett öppet flygtrafikområde med Förenta staterna. Med denna fullmakt genomfördes hösten 2003 två förhandlingsronder; förhandlingarna fortsätter 2004.

EUs trafikministrar avtalade dessutom om principer som medlemsstaterna skall iakttä i sina förhandlingar om flygtrafikavtal. Samma principer ingår i den förordning som är under beredning inom gemenskapen. Avsikten med förordningen är att kommissionen som "övervakare" av gemenskapsrätten systematiskt skall få information om medlemsstaternas flygtrafikavtal och att de i medlemsstaterna etablerade flygbolagens ställning skall förtydligas både i flygtrafikavtalen och vid fördelningen av trafikrättigheterna på basis av dem.

EU-staterna kan även i fortsättningen själva förhandla om sina flygtrafikavtal. Finland förhandlade 2003 med Ryssland, Thailand, Hongkong och Kina om utvecklande av gällande avtal.

Open skies



security

4

I S Ä K R A H Ä N D E R

Gränskontrollen av passagerarna vid landgränserna, i hamnarna och på flygplatserna sköts av gränsbevakningen, som underlyder inrikesministeriet, och den mest synliga verksamheten på flygplatsen är passkontrollen.

”Att avvärja illegalt inresande och gränsöverskridande brottslighet”, sammanfattar major **Janne Piironen**, chef för Helsingfors gränskontrollavdelning, myndighetens uppgifter på Helsingfors-Vanda flygplats. ”Målet är att förhållandena vid våra gränser skall förbli trygga.”

”På Helsingfors-Vanda arbetar vi i gott samarbete med Luftfartsverket. Till exempel beslut som gäller de nya passkontrollpunkternas placering fattar vi tillsammans.”

Enligt major Piironen förlöper passkontrollen i bästa fall snabbt, exakt och sakligt. När allt är i sin ordning tar passkontrollen för en EU-medborgare 15–20 sekunder.

”Vi kontrollerar att inreseförutsättningarna och resedokumentet är i sin ordning. År 2003 fick vi fast cirka tusen flygpasagerare som försökte komma in i landet illegalt eller med bristfälliga handlingar. Förfalskade papper hittade vi i drygt 200 fall. Det finns också de som försöker komma in med ett äkta pass som gäller en annan person.”

Totalt var det cirka 8,4 miljoner passagerare som år 2003 över-skred den externa gränsen till Finland och Schengen-staterna via gränsövergångsställena i huvudstadsregionen.

Anslutningen till Schengen-avtalet har underlättat gränskontrollerna kvantitativt. När ingen passkontroll krävs vid de inre gränserna frigörs resurser för spaning och brottsundersökning, som är en viktig del av gränsbevakningens arbete på flygplatsen. I framtiden stöds denna verksamhet av de mer omfattande rätterna och förundersökningsfullmakterna som ”gränspoliser”.

Janne Piironen är bekymrad för att den internationella brottsligheten förändras och blir allvarligare. ”Det tråkigaste är att komma på fall av människohandel, särskilt om det är frågan om barn. Offer är ofta också de som illegalt försöker komma in i landet och som inte längre har andra alternativ”, konstaterar den humane gränsbevakaren.

Ansvarsområde: lugna gränser



Miljö 2003

Miljösystemet skapar en handlingsmodell

Kommunikationsministeriet förutsatte när Luftfartsverkets verksamhets- och finansieringsplan godkändes att verket tillämpar ett miljösystem enligt trafikförvaltningsområdets handlingsprogram. Det ISO 14001-baserade miljösystem som utnyttjats sedan 2001 har skapat en handlingsmodell för miljöledningen samt möjliggjort miljörapporteringen.

Tidtabellen för datainsamlingen justerades 2003 för att den årliga rapporteringen skall kunna skötas i samma tidtabell som revisionen. På basis av en sakkunnigbedömning av miljörapporten 2001 beslöts att en partiell verifiering av Luftfartsverkets miljödata inleddes från och med rapporten för 2004.

Syftet med Luftfartsverkets miljösystem är att fortlöpande förbättra miljöskyddets nivå. Hanteringen av flygplansbullret, minimeringen av antalet människor bosatta inom bullerzonen samt minskande av miljöbelastningen av halkbekämpningen och avisningen av flygplanen är centrala frågor i flygplatsernas miljöarbete.

Mot en interaktiv miljö tillståndsprocess

En av miljöministeriet tillsatt arbetsgrupp färdigställde i oktober sin rapport om särdragen i flygplatsernas miljö tillstånd. Där rekommenderades en ökad interaktion mellan upprätthållarna av flygplatserna och tillståndsmyndigheterna, så att man kan få en bättre helhetsbild av säkerhetsaspekterna och miljökonsekvenserna

innan behovet av tillståndsvillkor bedöms. I fråga om flygplansbullret föreslog arbetsgruppen att upprätthållaren av flygplatsen skall inlämna en bullerhanteringsplan före tillståndsprövningen. I halkbekämpningsfrågor rekommenderades att en separat utredning alltid skall begäras av den som upprätthåller flygplatsen, om det anses att tillståndsbestämmelser behövs för avrinnande vatten.

ICAO bereder metoder att minska utsläppen

Luftfartens internationella miljöarbete koncentrerades på förberedelserna inför sammanträdet i den internationella civila luftfartsorganisationen ICAOs miljökommitté (CAEP) i februari 2004. Det viktigaste utredningsarbetet har gällt minskandet av utsläppen av växthusgaser från flygplan i internationell trafik. Enligt Kyoto-avtalet skall överenskommelse om dessa åtgärder nås via ICAO. ICAO har sett på utsläppsavgifterna, utsläppshandeln samt frivilliga avtal som förfaranden genom vilka utsläppen kan minskas eller ökningen stävjas. Luftfartsverket har följt beredningsarbetet bland annat via miljögruppen i den europeiska civila luftfartskongressen.

De av Luftfartsverket beräknade uppgifterna om flygtrafikens årliga utsläpp används i Finlands officiella rapportering om utsläppen av växthusgaser

Luftfartsverkets egentliga miljörapport för 2003 publiceras separat.



Personal 2003

Skiftplaneringssystemet i produktion inom hela Luftfartsverket

Luftfartsverkets program för planering av arbetsskiften inom period- och skiftarbetet har varit i användning i alla enheter sedan slutet av år 2002. Våren 2003 inleddes projektets sista skede, den automatiska överföringen av utfallsdata från skiftplaneringen till personal- och löneräkningssystemet. Därmed kunde man äntligen komma ifrån arbetstidsrapporterna och den manuella inmatningen av dem. Under år 2003 kunde hela kedjan tas i produktion: långsiktig planering av arbetsskiftena, automatisk inskrivning till arbetsskiftena, upprätthållande av fastställda turlistor programmässigt, automatisk överföring av utfallsdata till lönerna samt rapportering. För att effektivisera bemannings- och arbetstidsplaneringen startades ett fortsatt utvecklingsarbete i syfte att analysera bemannings- och trafikdata från varje enhet och att optimera verksamheten utgående från denna information.

Införandet av skiftplaneringssystemet var ett krävande projekt som radikalt förändrade verksamhetssätt och gammal praxis inom enheterna. Utvecklingsarbetet fortgår, men målen för programmet har i huvudsak redan uppnåtts: tolkningarna av arbets- och tjänstekollektivavtalen har kunnat förenhetligas samtidigt som arbetstidsräkningen och uppföljningen har automatiserats.

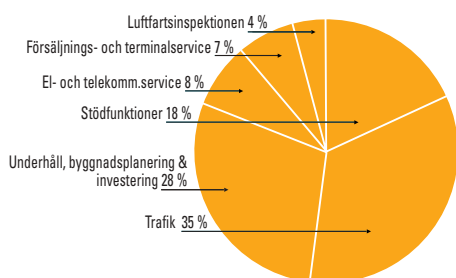
Den nya arbetstidsmodellen gav bättre arbetshälsa

Luftfartsverket är med i det EU-finansierade Respect-projektet, vars huvudsyfte är att främja de äldre arbetstagarnas arbetsförmåga, allmänna välbefinnande och möjligheter att klara sig i arbetslivet. Luftfartsverket har deltagit i projektet som så kallad fältpilot, och har tillsammans med Institutet för arbetshygien testat arbetstidsmodeller med vilka man kan stödja människans naturliga sömnrhyth, förbättra rytmen i arbete och fritid samt minska antalet enstaka ledigheter.

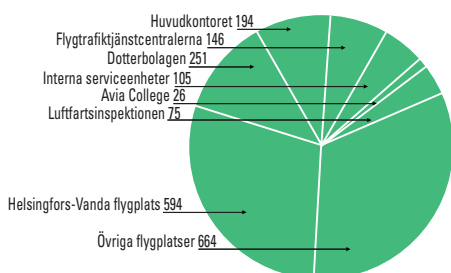
Som egentlig pilotenhet fungerade flygrådgivningscentralen på Helsingfors-Vanda flygplats. Syftet med undersökningen var att hitta en arbetstidsmodell som stöder människans naturliga sömnrhyth. I början av år 2003 infördes vid enheten en arbetstidsmodell som inte helt uppfyllde de ursprungliga målen för projektet, men som innebar följande förbättringar: rotationen i arbetstureorna vreds medsols, vilket gav längre vilotid mellan arbetstureorna. Antalet enstaka ledigheter minskade klart, och varje arbetstagare fick oftare veckoslutsledigt än förr. Den nya arbetstidsmodellen provades i sex månader. Resultaten visade att den nya modellen hade en positiv inverkan på de anställdas arbetshälsa, på det allmänna hälsotillståndet, på det sociala livet samt särskilt på familjelivet. Sömnlösheten och trötthetskänslan under arbetsturen minskade något, men i övrigt var förändringarna inte märkbara. Arbetstidsmodellen förblir i användning och arbetet på att utveckla den ytterligare fortsätter.



ÅRSARBETARE PER SEKTOR
I AFFÄRSVERKET 2003



ÅRSARBETARE I KONCERNEN 2003



Årsarbetare i koncernen

Luftfartsverkets huvudkontor	194
Luftfartsverkets interna serviceenheter	105
Avia College	26
Luftfartsinspektionen	75
Helsingfors-Vanda flygplats	594
Helsingfors-Malms flygplats	16
Åbo flygplats	52
Björneborgs flygplats	27
Mariehamns flygplats	19
Vasa flygplats	39
Kauhava flygplats	15
Kronoby flygplats	22
Tammerfors-Birkala flygplats	60
Jyväskylä flygplats	49
Halli flygplats	6
Kuopio flygplats	63
Joensuu flygplats	25
Villmanstrands flygplats	23
Uttis flygplats	8
Nyslotts flygplats	16
Varkaus flygplats	5
Uleåborgs flygplats	60
Kajana flygplats	20
Kemi-Torneå flygplats	25
Rovaniemi flygplats	56
Ivalo flygplats	26
Kittilä flygplats	15
Enontekis flygplats	4
Kuusamo flygplats	13
Södra Finlands flygtrafiktjänstcentral	125
Norra Finlands flygtrafiktjänstcentral	21
Suomen lentoasemapalvelut Oy (AirPro)	248
Lentoasemakiinteistö Oy	3

security

5

I SÄKRA HÄNDER

I ”ena kanten” av Helsingfors-Vanda flygplats finns TNT, som transporterar flygfrakt från Finland vart som helst i världen. Luftfartsverket godkänner företagets verksamhetsätt och övervakar att säkerhetskontrollerna sköts enligt gällande bestämmelser. TNT har egna kontrollörer och genomlysningsskärmar.

”Enligt Luftfartsverkets anvisningar måste en viss procent av flygfrakten säkerhetskontrolleras. Vi går ännu längre, för vi kontrollerar till hundra procent all flygfrakt som vi transporterar”, förklarar säkerhetschef **Petri Kelo** på TNT Suomi Oy.

”Vårt eget fraktplan väntar tills alla paket är genomgångna. Alternativt får en del saker vänta till nästa plan. Vi prutar inte när det gäller kontrollerna.”

Säkerheten är en konkurrensfaktor vars betydelse i fraktverksamheten hela tiden växer. Den gränsöverskridande brottsligheten och särskilt riskerna för stöld av hi-tech-produkter har ökat under de senaste åren, och även TNT:s stora kundföretag väntar sig att fraktföretaget ger garantier för säkerheten – plus att det är snabbt och pålitligt.

”Vår depå på Helsingfors-Vanda beviljades hösten 2003 ett internationellt TAPA-fraktsäkerhetscertifikat, och det är vi verkligen mycket nöjda över”, berättar Petri Kelo. ”Med hjälp av det kan vi försäkra våra kunder att vår säkerhetsstandard hör till de striktaste i branschen.”

EG:s nya säkerhetsförordning medförde förändringar också i verksamhetsättet hos detta fraktföretag, som är Luftfartsverkets övervakade företrädare. En nyhet är säkerhetskontrollerna av flygplansbesättningarna och personalen inom terminalens s.k. kritiska zon. Enligt säkerhetschef Kelo förhåller sig de anställda förståelsefullt och positivt till förändringarna, för företaget har aktivt utvecklat sin säkerhetskultur under de senaste tre åren.

Säkerheten viktig också i fraktservicen



Styrelsens verksamhetsberättelse 2003

Luftfartsverket är ett affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1185/2002). På Luftfartsverket tillämpas dock i enlighet med övergångsbestämmelsen i lagens 20 § den tidigare lagen om statens affärsverk (627/1987) till 31.12.2004.

Luftfartsverkets verksamhetsområde och uppgifter finns fastställda i 2 § i lagen om Luftfartsverket.

Luftfartsverket och dess dotterbolag Airpro Oy, Lentoasemakiinteistöt Oy, Koyj Lentäjantie 1, Koyj Lentäjantie 3, Koy Turun Lentorahti samt IP-Kiinteistöt Oy bildar en affärsverkskoncern enligt 3 § i lagen om statens affärsverk.

År 2003 var Luftfartsverkets trettonde år som affärsverk.

Av riksdagen, statsrådet och ministeriet uppställda mål för Luftfartsverket och uppnåendet av dem

I samband med behandlingen av statsbudgeten godkände riksdagen och uppställde statsrådet följande service- och andra verksamhetsmål för Luftfartsverket:

Luftfartsverket skall enligt sitt verksamhetsområde och sitt uppdrag sörja för att luftfarten sköts så säkert, effektivt, ändamålsenligt och ekonomiskt som möjligt.

Luftfartsverket skall sörja för att tjänsterna tillhandahålls och utvecklas enligt förutsättningarna för lönsam affärsverksamhet. Servicen skall tillhandahållas och utvecklas med beaktande av kundernas, även den militära luftfartens, samt samhällets behov. Flygplatserna och flygtrafiktjänstsystemet i Finland upprätthålls och utvecklas som en helhet och utvecklas enligt efterfrågan på tjänster. I första hand säkerställs den service som behövs för den reguljära trafiken.

Luftfartsverket har som mål att i sin affärsverksamhet utnyttja sina markområden i närheten av flygplatserna så effektivt som möjligt med tanke på flygtrafiken och samhället, varvid den primära utgångspunkten är välfungerande flygplatser.

Luftfartsverkets resultatmål före bokslutsdispositioner är 7,2 milj. euro.

Kommunikationsministeriet uppställde som mål för Luftfartsverket att i verksamheten tillämpa ett miljösystem enligt åtgärdsprogrammet för trafikens förvaltningsområde.

Dessutom uppställde kommunikationsministeriet egna verksamhetsmål för Luftfartsinspektionen vid Luftfartsverket för år 2003. Luftfartsinspektionen har lämnat en separat rapport om dessa mål till kommunikationsministeriet.

Säker service

Service- och övriga verksamhetsmål har uppnåtts rätt bra.

Flygplats- och flygtrafiktjänsten höll under året en god säkerhetsstandard. I trafikluftfarten inträffade inte en enda olycka under år 2003.

Via Luftfartsverkets system för rapportering av avvikelser och iakttagelser rapporterades inom både den allmänna luftfarten och trafikluftfarten 112 olika avvikelser som uppfyllde Luftfartsinspektionens definition av fall som utgjort en flygsäkerhetsrisk. Av dessa var fem flygskador eller olyckor. Vidare rapporterades fyra allvarliga tillbud (klass A och AA). I dessa hade flygtrafiktjänsten en normal säkerhetsgaranterande roll, vilket innebar att flygtrafiktjänsten inte medverkade till det inträffade.

26 fall av klass B, där avvikelserna var betydande, men ingen direkt fara uppstod, rapporterades av flygtrafiktjänsten. I ett av dessa fall var flygtrafiktjänsten medverkande part. Därtill agerade flygtrafiktjänsten felaktigt i fem andra fall, men tillbudet var av lägre kategori än de tidigare nämnda.

I de återstående 72 anmälningarna rapporterades 28 fall av mindre avvikelser i flygtrafiktjänstens agerande eller på den tekniska sidan (klass C). Resten var iakttagelser av flygarnas agerande samt anmälningar av helt utomstående agerande. I allmänhet innebar dessa ingen säkerhetsrisk.

I början av år 2003 inleddes utöver säkerhetskontrollen av passagerare och handbagage också fullständig säkerhetskontroll av det bagage som transporteras i lastrummet. Inför de utökade säkerhetskontrollerna krävdes av Luftfartsverket investeringar på 21,6 miljoner euro. På årsnivå innebär säkerhetskontrollerna en kostnad på 14,6 miljoner euro för Luftfartsverket.

Service utan förseningar

När flygplatsservicen och flygtrafiktjänsten håller hög klass uppstår inga förseningar i flygtrafiken. Enligt den internationella Eurocontrol-organisationens förseningsrapporter försenades under år 2003 2,8 % av flygningarna i finskt luftrum (2,9 % år 2002) på grund av flygledning. Motsvarande siffra i hela Europa är 9,5 % (11,0 % år 2002).

Förseningarna på grund av flygtrafiktjänsten är i Finland nästan helt en återverkan av servicen i det övriga Europa, för på grund av flygtrafiktjänsten i Finland försenades bara 0,20 % av flygningarna (0,14 % år 2002).

Ändamålsenliga servicetider och ny service

Luftfartsverket har under verksamhetsåret gått in för att anpassa flygplatsernas öppettider till den rådande trafiksituationen. Servicetiderna har nu helt anpassats till trafikluftfartens behov. Om öppettiderna ännu ändras måste även flygbolagen dra ner på servicenivån för vissa förbindelser när det gäller de första morgonturerna och de sena kvällsturerna.

Luftfartsverket har svarat på fjärtrafikens tillväxtkrav och utbyggnaden av den s.k. non-Schengenterminalen började på sommaren på Helsinki-Vanda flygplats. Arbetena slutförs hösten 2004. Utbyggnaden, som kostar cirka 20 miljoner euro, förbättrar särskilt servicenivån för fjärtrafiken och fjärtrafikens transferpassagerare. Den nya knappa linjen företräder för sin del det nya lågprisservicekonceptet som Luftfartsverket tillsammans med koncernbolaget Airpro Oy har utvecklat i den förra frakterminalen i Tammerfors. Där kan man genom sammanslagning av vissa funktioner producera flygplatsens basservice till förmånligt pris och med en

blygsam servicenivå. Lågpristerminalen på Tammerfors flygplats är ett exempel på lågprisflygbolagens verksamhetssätt, som lockar nya passagerarkategorier. Terminalen och dess service är på samma villkor öppen för alla flygbolag som nöjer sig med den basservicenivå som erbjuds där. Servicen betingar ett förmånligare pris än i den egentliga flygplatsterminalen.

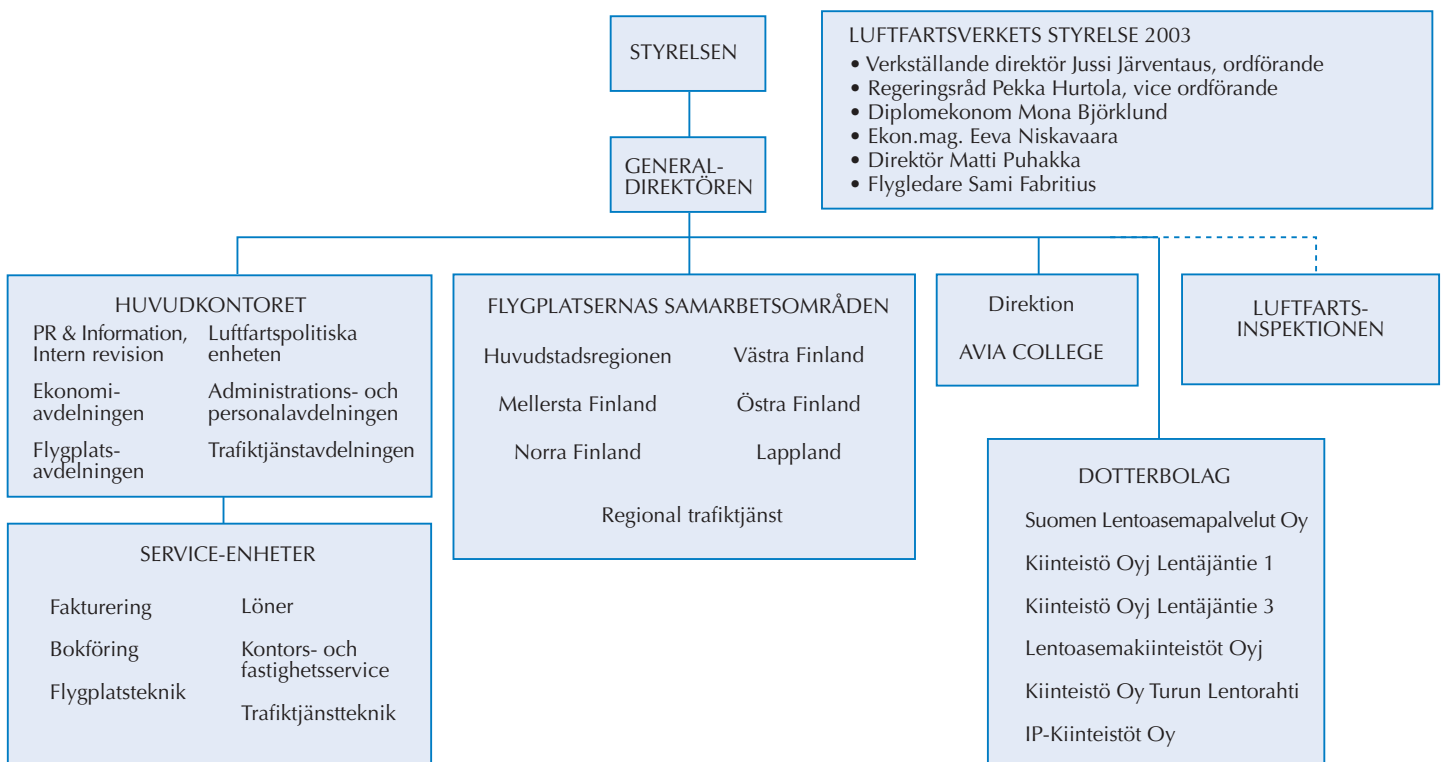
Utnyttjandet av flygplatsernas markområden fortsatte

Under året fortsatte samarbetet med flygplatskommunerna, särskilt Vanda stad, när det gällde stadsplaneringen av närområdena kring flygplatserna.

Miljömålet

Sedan år 2001 har Luftfartsverket använt ett miljösystem enligt standarden ISO 14001, och det har gett en modell för miljöledarskap och möjliggjort en miljörapportering. För att årsrapporten skall kunna ges inom den tidtabell som bl.a. revisionen förutsätter, justerades under redovisningsåret systemets anvisningar för insamling av data.

Luffartsverkets koncernorganisation 2003



Affärsverksamhetens utveckling och förändringar under år 2003

Liten tillväxt i flygtrafiken

Utvecklingen i flygtrafiken år 2003 präglades av en kraftig tudelning mellan den vikande trenden i början av året och den relativt kraftigt växande flygtrafiken i slutet av året.

Redan i slutet av år 2002 började flygtrafiken minska, när det internationella läget skärptes och de första nyheterna om sarsepidemin kom. Antalet passagerare per månad minskade ända fram till juli, och först från och med augusti vände utvecklingen i positiv riktning. Trots den relativt goda månadstillväxten i slutet av året blev utvecklingen i antalet resor för hela året bara +2 % år 2003. För inrikestrafikens del blev utvecklingen på årsnivå -2,4 % på grund av den synnerligen dåliga situationen under vårvintern och sommaren. Den internationella flygtrafiken ökade med 3,7 % under året. Anmärkningsvärt är den exceptionellt kraftiga ökningen i chartertrafiken, 11,4 %, som berodde på det ökade reseutbudet och den tilltagande chartertrafiken till Lappland.

Ett annat karakteristiskt drag för år 2003 var de nya flygbolagens inträde på marknaden. I Finland grundades under året fyra nya bolag med reguljär trafik och tre nya utländska bolag inledde trafik till Finland. Helt enligt den allmänna europeiska trenden kom de s.k. lågprisbolagen in också på den finska marknaden, vilket under året syntes som nya reguljära destinationer och markant lägre biljettpriser. Också inrikestrafiken utsattes för konkurrens. Priskonkurrensen när det gällde flygbiljetterna inverkade också på andra trafikformer. Nu har det framgått att den häftiga priskonkurrensen inte till alla delar var sund.

Totalt sett ökade flygtrafikutbudet, antalet landningar, med 1,1 % år 2003, på grund av att det interna-

tionella trafikutbudet ökade med 3,7 %. Landningarna i inrikestrafiken minskade med 1,1 % från år 2002.

Den överflygande trafiken i Finlands luftrum ökade med 4,0 %, mätt enligt antalet flygningar. Överflygningarnas kilometerantal gick upp med bara 0,8 %.

Resultatmålet överskreds

Luftfartsverkets affärsverksamhet utvecklades positivt år 2003. Affärsverkets omsättning var 219,0 milj. €, vilket var 0,5 milj. € över budget och 16,6 milj. € mer än år 2002. Uppgången i omsättningen från föregående år berodde på den nya säkerhetsavgift som infördes från början av 2003 och på att medlemskapet i Eurocontrol samt kravet på lika behandling av flygen innebar att nedsättningen i inrikesruttavgifterna måste slopas och avgiften höjas till samma nivå som avgiften för internationell trafik. Också de kommersiella intäkterna ökade med 2,5 milj. € från året innan.

På grund av den svaga trafikutvecklingen i början av året inleddes vid Luftfartsverket samarbetsförhandlingar med personalen med sikte på inbesparingar och för att det av statsrådet uppställda resultatmålet skulle kunna uppnås. Under årets andra kvartal föreföll det osannolikt att resultatmålet skulle uppnås. Målet för samarbetsprocessen var att i förhållande till budgeten uppnå inbesparingar på 2 % i personalkostnaderna och 3 % i övriga omkostnader.

Utfallet för Luftfartsverkets omkostnader var 161,5 milj. €. Trots att flygtrafiken och därmed Luftfartsverkets serviceproduktion började tillta under slutet av året, uppnåddes i omkostnaderna en inbesparing på 2,3 milj.€ i förhållande till budgeten. I jämförelse med år 2002 ökade omkostnaderna dock med 10,5 milj. €. Kostnadsstegringen berodde delvis på den allmänna

kostnadsstegringen, men också på de extra kostnaderna för säkerhetskontrollerna, de stigande hyrorna för maskiner och utrustning och kreditförlusterna på 1,8 milj. €. Luftfartsverket återfick av statskontoret pensionsavgifter för år 2002 på sammanlagt 1,0 milj. €, vilket på grund av försenad återbetalning inte kunde bokföras på år 2002. Denna post förbättrar resultatet för 2003.

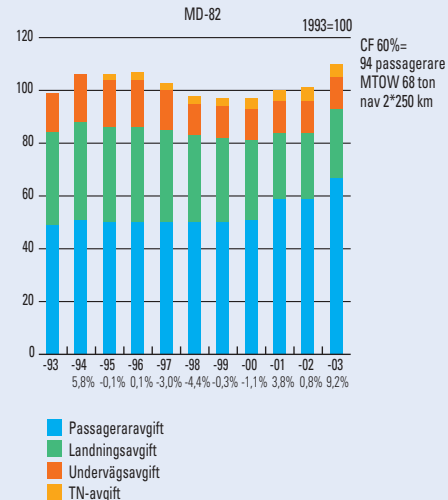
Luftfartsverket förenhetligade från början av 2003 sitt system för avskrivningar enligt plan för att motsvara internationell praxis inom branschen. Detta innebar att man helt frångick utgiftsrestavskrivningarna och enbart använder systemet med linjära avskrivningar. Avskrivningarna enligt plan minskade därför med 3,2 milj. € till 40,8 milj. € år 2003.

De finansiella posterna var -1,9 milj. €, jämfört med -3,8 milj. € föregående år. De finansiella posternas utveckling påverkades av att räntenivån på penningmarknaden blev lägre än väntat och att kursnivån på aktiemarknaden steg, vilket sänkte räntekostnaderna för lånen och möjliggjorde en upplösning av tidigare nedskrivningar.

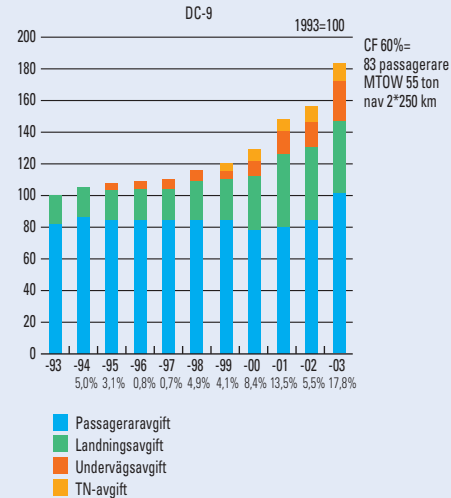
Resultatet blev 16,6 milj. €, vilket var 9,4 milj. € bättre än resultatmålet på 7,2 milj. €. Att resultatet översteg målet förklaras huvudsakligen av följande faktorer:

- avskrivningar under budget 3,1
- finansiella poster 2,6
- inbesparade kostnader 2,3
- återbetalade pensionsavgifter (för år 2002) 1,0

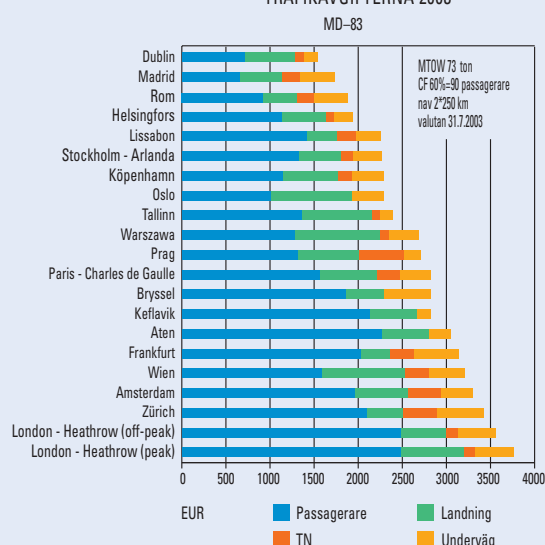
TRAFIKAVGIFTERNA I INTERNATIONELL TRAFIK 1993-2003



TRAFIKAVGIFTERNA I INRIKESTRAFIK 1993-2003



TRAFIKAVGIFTERNA 2003



Affärsverkskoncernens resultat 18,0 milj.€

Luftfartsverkskoncernens resultat var 18,0 milj. € (6,9 milj. € år 2002). Hela koncernens resultat förbättrades av att affärsverkets resultat var bättre än året innan och av att dotterbolaget Airpro Oy:s resultat förbättrades.

Koncernens omsättning var 229,4 milj. € (206,8 milj. € år 2002) och rörelsevinst 22,8 milj. € (13,4 milj. € år 2002).

Till koncernen hör förutom affärsverket dotterbolagen Airpro Oy, Lentoasemakiinteistöt Oyj, Koyj Lentäjätie 1, Koyj Lentäjätie 3, Koy Turun Lentorahti och IP-Kiinteistöt Oy, som grundades i februari 2003. IP-Kiinteistöt Oy förvaltar och hyr egendom som har övertagits av försvarsmakten, närmast byggnader och markanläggningar.

Investeringarna totalt 43,1 milj.€

Statsrådet angav som maximibelopp för Luftfartsverkets investeringar år 2003 totalt 60 milj. €. Därtill bestämde statsrådet att Luftfartsverket år 2003 får ingå förbindelser om investeringar som under de följande budgetåren medför utgifter på högst 100 milj. €.

Luftfartsverkets investeringar år 2003 uppgick till 43,1 milj. €, fördelade på följande sätt:

Investeringskategori	1000 €
Markområden	893
Maskiner och utrustning	27 456
Anläggningsarbeten	7 419
Terminaler och andra byggnader	5 927
Övriga investeringar	1 428
Totalt	43 124

De största slutförda investeringarna var utbyggnaden av inrikesterminalen på Helsingfors-Vanda flygplats för att motsvara säkerhetskontrollernas krav, underhållscentralen på Rovaniemi flygplats, den nya beläggning-

en på startbanan på Tammerfors-Birkala flygplats, byggandet av skydds-zoner på olika flygplatser, förnyandet av inflygningsanordningarna på Kajana, Joensuu och Kemi-Torneå flygplatser samt förnyandet av VHF-antennerna på Kemi-Torneå, Uleåborgs, Nyslotts, Villmanstrands och Kronoby flygplatser. Förbindelser om investeringar enligt statsrådets beslut ingicks för totalt 14,1 milj. €.

Inga nya lån

Statsrådet berättigade Luftfartsverket att uppta långfristiga lån till ett sammanlagt belopp av 25 milj. € och att utan krav på motsäkerhet ställa proprieborgen till säkerhet för lån på totalt högst 50 milj. € som upptas av de dotterbolag som producerar flygplatsservice och flygtrafikjänst eller de fastighetsbolag som hör samman med Luftfartsverkets verksamhetsområde.

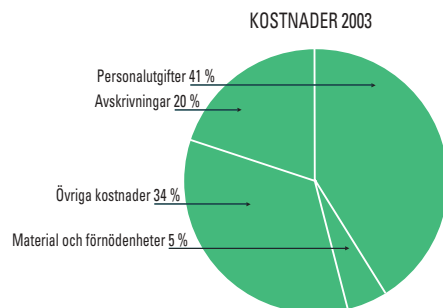
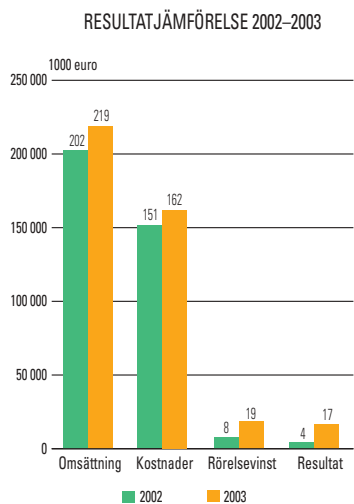
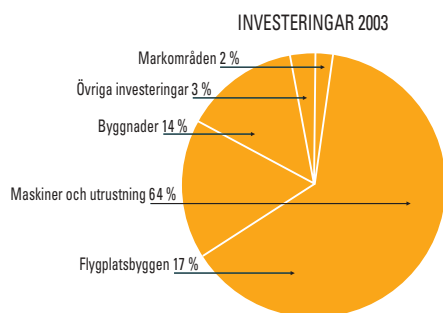
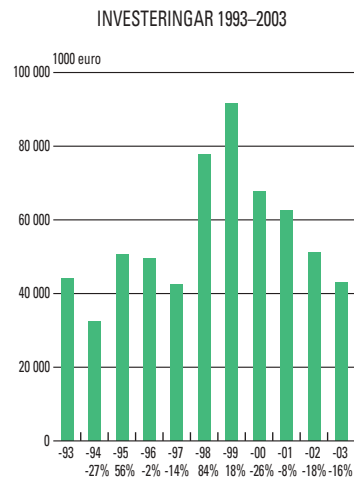
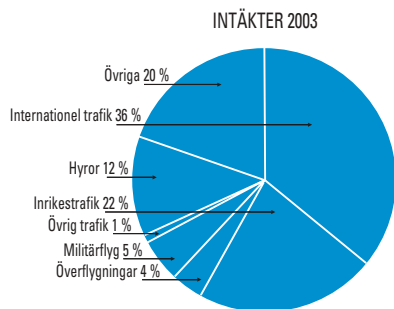
Luftfartsverket lyfte under året inga långfristiga lån. Koncernens dotterbolag upptog i nya lån totalt 19,1 milj. €, varav Luftfartsverket garanterade 17,0 milj. €.

Koncernens finansiella situation förblev hela året god.

Personal

År 2003 var medelantalet anställda vid Luftfartsverket 1 803 personer (1 816 år 2002). Inom hela koncernen växte däremot antalet anställda till i medeltal 2 054 (1 950 år 2002).

Luftfartsverkets styrelse fastslog år 2002 när budgeten för år 2003 godkändes grunderna för den bonus som betalas till de anställda på basis av produktivitet-utvecklingen. På basis av produktivitet-utvecklingen och resultatet år 2003 beslöt styrelsen att till personal-fonden betala in 0,6 milj. €, vilket i resultaträkningen för 2003 finns upptaget under personalkostnader.



Luftfartsverkets inkomstfördelning

	2003		2002	
	1000 €		1000 €	
Omsättning och övriga intäkter av rörelsen	220 848		203 042	
Kostnader för serviceproduktion	-75 162		-65 959	
Finansiella intäkter	1 871		1 904	
Extraordinära intäkter	0		0	
Fördelningsbelopp	147 557	100%	138 987	100%
Förskottsinnehållning	20 184		20 537	
Socialskyddsavgifter	1 929		1 988	
Arbetslöshetsförsäkringsavgifter	1 036		1 128	
Fastighetsskatt	1 303		1 173	
Övriga offentliga avgifter	485		340	
1. Samhället	24 937	17%	25 166	18%
Utbetalda löner	66 752		64 416	
Förskottsinnehållning	-20 184		-20 537	
Pensionspremier	10 318		10 784	
Socialskydds- och arb.löshetsförs.avg.	(-2 921)		(-3116)	
Övriga personalkostnader	1 381		1 471	
Utbildning	3 055		3 397	
2. Personal	61 322	43%	59 531	43%
Finansiella kostnader inkl. värderingsposter	3 813		6 110	
3. Finansiärer	3 813	3%	6 110	4%
Underhåll av anläggningstillgångar	40 824		44 062	
Förändring i avsättning	0		0	
Icke utdelad vinst	16 560		4 119	
4. Utvecklande av infrastrukturen	57 384	38%	48 181	35%
Fördelningsbelopp i förhållande till antal flygningar och flygpasagerare				
Antalet flygningar	310185		312 071	
Antalet flygpasagerare	10 506 844		10 288 225	
Fördelningsbelopp (euro)				
per flygning	476		445	
per flygpasagerare	14		14	



Jussi Järventaus



Pekka Hurtola



Mona Björklund



Eeva Niskavaara



Matti Puhakka



Sami Fabritius

Förvaltning

Statsrådet utnämnde till Luftfartsverkets styrelse för mandatperioden 1.1.2003–31.12.2005 verkställande direktör Jussi Järventaus (styrelsens ordförande), regeringsrådet Pekka Hurtola (vice ordförande), diplom-ekonom Mona Björklund, ekonomie magister Eeva Niskavaara, direktör Matti Puhakka och flygledare Sami Fabritius (personalföreträdare).

Luftfartsverkets revisorer under år 2003 har varit Jorma Tuominen, CGR, från Deloitte & Touche Oy samt Seppo Akselinmäki, OFR, från Statens revisionsverk.

Utsikter för år 2004

Det avgörande för hur Luftfartsverkets affärsverksamhet utvecklas år 2004 blir hur det går för de nya flygbolag som kom in på marknaden år 2003. Om ingen ny företagare kommer i stället för Flying Finn Airways Oy, som försvann från marknaden i början av året, innebär det sannolikt en nedgång med cirka 3 % i inrikestrafikens passagerarantal. Den internationella flygtrafiken däremot fortsätter troligen att växa, om inte den internationella situationen ger upphov till överraskningar. Luftfartsverkets tillväxtprognos för den internationella trafiken är cirka 4 %.

För Luftfartsverket har uppställts ett resultatmål på 7,9 milj. € för år 2004. Om samhällsekonomi växer enligt prognoserna och det inte externt sker något som försvårar affärsverksamheten har Luftfartsverket alla möjligheter att uppnå resultatmålet. Att resultatprognosen understiger resultatet för år 2003 beror på att lönenivån är högre, att den tredje startbanan används i full utsträckning, att säkerhetskontrollerna ytterligare skärps samt att det beslutats att trafikavgifterna år 2004 inte skall höjas alls. Servicenivån skall hållas ungefär oförändrad. Resultatmålet motsvarar det allmänna resultatmål som kommunikationsministeriet uppställt för infrastrukturaffärsverken.

Resultaträkning 1.1.2003 - 31.12.2003

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003 1000 €	2002 1000 €	2003 1000 €	2002 1000 €
OMSÄTTNING	229 391	206 832	219 044	202 419
Övriga rörelseintäkter	1 763	3 998	1 804	623
KOSTNADER				
Material och förnödenheter				
Inköp under verksamhetsperioden	15 602	15 466	15 489	15 400
Ökning (-)/minskning (+) av lager	232	111	269	116
Tjänster av utomstående	40 442	35 826	42 210	37 511
MATERIAL OCH TJÄNSTER	56 276	51 403	57 968	53 027
PERSONALKOSTNADER				
Löner och arvoden	71 117	66 004	65 742	62 822
Lönebikostnader				
Pensionskostnader	11 133	11 295	10 318	10 784
Övriga lönebikostnader	3 252	3 269	2 920	3 072
PERSONALKOSTNADER TOTALT	85 502	80 568	78 980	76 678
AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR				
Enligt plan				
Byggnader och konstruktioner	15 519	15 434	13 025	13 354
Maskiner och inventarier	15 941	21 265	15 302	20 340
Markkonstruktioner	12 014	9 607	11 690	9 581
Immateriella rättigheter	744	728	741	727
Koncerngoodwill	58	58		
Övr. utg. med lång verkningstid	70	67	67	60
AVSKRIVNINGAR	44 346	47 159	40 825	44 062
Övriga rörelsekostnader	22 219	18 285	24 573	21 351
RÖRELSEVINST	22 811	13 415	18 502	7 924
FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER				
Int. fr. övr. plac. under bestående aktiva	18	14	18	14
Andel av intresseföretags vinst	0	8		
Övriga ränte- och finansiella intäkter	3 190	3 075	1 852	1 889
Nedskrivn. av plac. under bestående aktiva	432	175	424	201
Ränte- och övriga finansiella kostnader	-7 688	9 320	-4 236	-5 909
VINST FÖRE EXTRAORDINÄRA POSTER	-4 048	-6 048	-1 942	-3 805
18 763	7 367	16 560	4 119	
Extraordinära poster				
Extraordinära intäkter				
VINST FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER	18 763	7 367	16 560	4 119
Direkta skatter	-80	-164		
Förändr. av latent skatteskuld (+/-)	-425	-336		
RESULTAT FÖRE MINORITETSANDEL	18 258	6 867	16 560	4 119
Minoritetsandel av periodens resultat	-227	1		
RÄKENSKAPSPERIODENS VINST	18 031	6 868	16 560	4 119

Balansräkning 31.12.2003

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003 1000 €	2002 1000 €	2003 1000 €	2002 1000 €
AKTIVA				
BESTÅENDE AKTIVA				
Immateriella tillgångar				
Immateriella rättigheter	2 405	2 390	2 397	2 379
Koncerngoodwill	0	58		
Övr. utg. med lång verkningstid	153	217	149	211
	2 558	2 665	2 546	2 590
Materiella tillgångar				
Markområden	41 572	40 886	40 401	39 827
Byggnader och konstruktioner	312 925	306 213	222 327	230 907
Maskiner och inventarier	99 214	94 125	93 508	89 473
Markkonstruktioner	189 959	185 740	183 780	185 284
Försk.betaln. och pågående arbeten	27 701	25 513	27 701	19 111
	671 371	652 477	567 717	564 603
Placeringar				
Andelar i intresseföretag	8	25		
Andelar i koncernens dotterbolag			21 850	9 967
Aktier och andelar	462	462	458	458
Övriga placeringar	24 588	23 163	24 589	23 163
	25 058	23 650	46 897	33 588
RÖRLIGA AKTIVA				
Omsättningstillgångar				
Material och förnödenheter	1 791	1 932	1 727	1 905
Färdiga produkter/varor	810	896	810	896
	2 600	2 827	2 536	2 801
Fordringar				
Kundfordringar	17 575	16 797	16 344	16 544
Fordringar hos koncernens dotterbolag			999	241
Övriga fordringar	925	617	833	290
Resultatregleringar	3 397	3 116	3 279	2 988
	21 897	20 531	21 455	20 064
Värdepapper ingående i finansieringstillgångarna				
Övriga värdepapper	33 790	23 669	33 790	23 669
Kassa och bank	991	1 309	592	714
	758 266	727 128	675 534	648 028
PASSIVA				
EGET KAPITAL				
Grundkapital	184 542	184 542	184 542	184 542
Övrigt eget kapital	224 440	212 275	224 440	212 275
Ackumulerade vinstmedel	76 545	70 907	81 108	78 219
Periodens vinst	18 031	6 868	16 560	4 119
	503 558	474 592	506 650	479 155
MINORITETSINTRESSE	2 800	2 572		
AVSÄTTNINGAR				
Avsättningar	657	18	530	18
FRÄMMANDE KAPITAL				
Långfristigt				
Skulder till kreditinstitut	209 777	185 903	130 046	132 978
Anslutningsavgifter	1 007	920	1 438	1 126
Latent skatteskuld	1 153	727		
	211 937	187 550	131 484	134 105
Kortfristigt				
Skulder till kreditinstitut	6 246	29 129	2 932	1 250
Erhållna förskott	1 107	864	842	833
Skulder till leverantörer	10 167	11 229	9 591	10 203
Skulder till koncernens dotterbolag			5 012	3 772
Övriga skulder	3 141	2 727	2 559	2 347
Resultatregleringar	18 653	18 447	15 934	16 346
	39 314	62 395	36 870	34 751
	758 266	727 128	675 534	648 028

Finansieringsanalys 1.1.2003 - 31.12.2003

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €
KASSAFLÖDE FRÅN AFFÄRSVERKSAMHETEN				
Försäljningsintäkter	227 376	202 950	218 495	198 827
Övriga rörelseintäkter	726	559	725	550
Rörelsekostnader	-162 993	-146 983	-162 893	-148 584
Kassaflöde av rörelsen före finansiella poster och skatter	65 109	56 526	56 327	50 793
Betalda räntor och finansiella kostnader	-7 376	-9 210	-4 301	-5 686
Erhållna räntor från affärsverksamheten	2 270	1 981	1 955	1 841
Erhållna finansieringsvederlag	1 035	1 041	0	0
Erhållna dividender	18	23	18	14
Betalda direkta skatter	-166	1	0	0
Kassaflöde före extraordinära poster	60 890	50 362	53 999	46 962
Kassaflöde från affärsverksamhetens extraordinära poster	163			
Kassaflöde från affärsverksamheten	61 053	50 362	53 999	46 962
KASSAFLÖDE FRÅN INVESTERINGAR				
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-51 276	-58 883	-42 741	-50 504
Inkomst av försäljn. av materiella och immat. tillgångar	1 180	3 675	1 153	304
Investeringar i andra placeringar	-1 002	-358	-1 002	-358
Investeringar i dotterbolags aktier			-410	-67
Anslutningsavgifter och garantiinnehållning	87	364	311	257
Kassaflöde från investeringar	-51 011	-55 202	-42 689	-50 368
KASSAFLÖDE FRÅN FINANSIERING				
Upptagning av kortfristiga lån	0	4 405	1 169	500
Återbetalning av kortfristiga lån	-5 900	0	0	0
Upptagning av långfristiga lån	30 120	25 000	0	25 000
Återbetalning av långfristiga lån	-23 229	-21 115	-1 250	-18 501
Betalad avkastning till ägarna	-1 230	-4 474	-1 230	-4 474
Kassaflöde från finansiering	-239	3 816	-1 311	2 525
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL				
Likvida medel 1.1	9 803	-1 024	9 999	-881
Likvida medel 31.12	24 977	26 001	24 383	25 264
	34 780	24 977	34 382	24 383

1. Koncernbokslutsprinciper

Bokslutet för år 2003 är uppgjort i enlighet med statsrådets beslut 17.12.1998 om grunderna för och revision av statliga affärsverks och affärsverkskoncerners bokföring (1023/1998).

I koncernbokslutet ingår samtliga koncernbolag samt intressebolaget Nurminen Airport Services Oy. Intresseföretaget Helsinki-Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy har inte beaktats i koncernens eget kapital på grund av dess oväsentliga inverkan.

Närmare uppgifter om de företag som hör till koncernen finns under Koncernbolag i noterna.

Affärsverkskoncernens interna transaktioner, interna fordringar och skulder har eliminerats. Inbördes aktieäggande har eliminerats enligt förvärvsutgiftsmetoden. Minoritetsintressena har avskilts från affärsverkskoncernens eget kapital och resultat och upptagits som en egen post i balansräkningen. Intresseföretaget har sammanslagits enligt kapitalandelsmetoden. En andel av intressebolagets resultat motsvarande koncernens ägarandel har upptagits bland finansiella poster. Den på bokslutsdispositionerna beräknade skatteskulden har upptagits som en egen post.

Bokslutets värderingsprinciper

Anläggningstillgångarna har aktiverats till direkt anskaffningsutgift. Planenliga avskrivningar har i koncernen beräknats enligt enhetliga principer på basis av anläggningstillgångarnas ekonomiska användningstid. Värdepapper bland bestående aktiva och finansieringstillgångarna har värderats till anskaffningsutgift eller ett lägre marknadspris.

Värdet av omsättningstillgångarna har beräknats till medelpris.

Utländska fordringar och skulder har omräknats till euro enligt Europeiska centralbankens kurser på bokslutsdagen. Kursvinster och -förluster har i sin helhet upptagits i resultaträkningen på ett resultatpåverkande sätt.

De specificerade bokslut över elnäts- och elförsäljningsverksamheten som elmarknadslagen kräver ingår i noterna till bokslutet.

Noter till resultaträkningen

Siffrorna i tabellerna i tusen euro, om inte annat angetts.

2. Omsättningens fördelning per sektor

	AFFÄRSVERKET	
	2003	2002
Luftfartsverkets omsättning fördelas på huvudsektorerna på följande sätt:		
Tjänster för flygtrafiken	150 080	135 974
Kommersiella tjänster	68 076	65 647
Myndighetstjänster	888	798
	219 044	202 419

I övr. intäkter av affärsverksamheten ingår närmast reavinster av försäljn. av markområden bland anläggningstillgångar.

3. Löner under räkenskapsperioden

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
Löner och arvoden till styrelsen och verkställande direktören	368	345	211	192

Affärsverkets personal omfattas av statens allmänna pensionssystem. De prestationsbaserade pensionsavgifterna, uträknade på basis av lönebeloppet 2003 med iakttagande av försäkringsmatematiska beräkningsgrunder vid full fondering, har upptagits i resultaträkningen till fullt belopp. Statskontoret fastställde pensionsavgiften till 17,50 % (2002; 18,36 %). Arbetsgivarens slutliga StPL-pensionsavgift år 2002 var 16,99 %, varför Statskontoret återbetalade pensionsavgifter på 934.850 euro i juni 2003.

4. Affärsverkskoncernens personal

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
Medelantal anställda	2054	1 950	1 803	1 816
inom den operativa verksamheten	2046	1938	1795	1804
inom investeringsprojekten	8	12	8	12
Antal anställda vid årets slut	2173	2110	1903	1935
fast anställda	1833	1836	1662	1723
visstidsanställda	340	274	241	212

Noter till balansräkningen

5. Materiella och immateriella tillgångar samt avskrivningar

Användningstiderna är följande:

	År	
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	5	Linjär avskrivning
Koncerngoodwill	5	Linjär avskrivning
Övriga utgifter med lång verkningstid	5	Linjär avskrivning
Materiella tillgångar		
Byggnader och konstruktioner	10 - 40	Linjär avskrivning
Maskiner och inventarier	3 - 15	Linjär avskrivning
Markkonstruktioner	10 - 40	Linjär avskrivning

I fråga om maskiner och inventarier övergick hela koncernen till linjära avskrivningar 1.1.2003. Ännu år 2002 räknades avskrivningarna som utgiftsrestavskrivningar – förändringen syns som en tydlig minskning i årsavskrivningarna för inventariegruppen i fråga.

År 2003 överfördes från Försvarsmakten till Luftfartsverkskoncernen fastighetstillgångar för totalt 12.165.172,07 euro. Av dessa kvarstår markområdena (388.699 euro) i Luftfartsverkets balansräkning och övriga fastighetstillgångar överfördes till det nya dotterbolaget IP-Kiinteistö Oy.

Förändringar i balansposterna:	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
Immateriella rättigheter				
Anskaffningsutgift 1.1	5 066	4 960	5 054	4 960
+ Ökningar under perioden	866	147	866	135
- Minskningar under perioden	-227	-41	-227	-41
Anskaffningsutgift 31.12	5 705	5 066	5 693	5 054
Ack. planenl. avskrivningar 1.1	-2 676	-1 980	-2 674	-1 980
Ack. avskrivn. på minskningarna	119	32	119	33
Avskrivningar under perioden	-744	-728	-741	-727
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-3 300	-2 676	-3 296	-2 674
Bokföringsvärde 31.12	2 405	2 390	2 397	2 380
Koncerngoodwill				
Anskaffningsutgift 1.1	289	289		
+ Ökningar under perioden	0	0		
- Minskningar under perioden				
Anskaffningsutgift 31.12	289	289		
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-231	-173		
Avskrivningar under perioden	-58	-58		
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-289	-231		
Bokföringsvärde 31.12	0	58		
Övriga utgifter med lång verkningstid				
Anskaffningsutgift 1.1	621	585	608	571
+ Ökningar under perioden	5	36	5	36
- Minskningar under perioden	0	0	0	0
Anskaffningsutgift 31.12	626	621	613	608
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-404	-337	-397	-337
Avskrivningar under perioden	-70	-67	-67	-60
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-473	-404	-464	-397
Bokföringsvärde 31.12	153	217	149	211

Noter till bokslutet

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
Mark- och vattenområden				
Mark- och vattenområden				
Anskaffningsutgift 1.1	39 798	39 930	39 423	39 554
+ Ökningar under perioden	402	28	402	28
- Minskningar under perioden	-74	-159	-74	-159
Anskaffningsutgift 31.12	40 126	39 798	39 750	39 423
Anslutningsavgifter för fastigheter				
Anskaffningsutgift 1.1	1 088	996	404	404
+ Ökningar under perioden	359	92	247	0
- Minskningar under perioden	0	0	0	0
Anskaffningsutgift 31.12	1 447	1 088	651	404
Mark- och vattenområden totalt	41 573	40 886	40 401	39 827
Byggnader och konstruktioner				
Anskaffningsutgift 1.1	422 024	402 600	338 649	323 403
+ Ökningar under perioden	27 292	20 345	9 505	16 160
- Minskningar under perioden	-5 262	-921	-5 261	-914
Anskaffningsutgift 31.12	444 054	422 024	342 893	338 649
Ack. planenl. avskrivningar 1.1	-115 811	-101 243	-107 742	-95 247
Ack. avskrivn. på minskningarna	173	866	173	859
Avskrivningar under perioden	-15 492	-15 434	-12 997	-13 354
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-131 129	-115 811	-120 566	-107 742
Bokföringsvärde 31.12	312 925	306 213	222 327	230 907
Maskiner och inventarier				
Anskaffningsutgift 1.1	283 156	262 143	274 596	254 750
+ Ökningar under perioden	21 064	30 327	19 372	29 160
- Minskningar under perioden	-6 712	-9 313	-6 712	-9 313
Anskaffningsutgift 31.12	297 509	283 156	287 256	274 596
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-189 031	-177 112	-185 123	-174 130
Ack. avskrivn. på minskningarna	5 740	9 346	5 740	9 347
Avskrivningar under perioden	-15 004	-21 265	-14 365	-20 340
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-198 295	-189 031	-193 748	-185 123
Bokföringsvärde 31.12	99 214	94 125	93 508	89 473
Markkonstruktioner				
Anskaffningsutgift 1.1	314 417	228 384	313 837	227 804
+ Ökningar under perioden	18 320	89 518	12 273	89 518
- Minskningar under perioden	-2 215	-3 485	-2 215	-3 485
Anskaffningsutgift 31.12	330 522	314 417	323 894	313 837
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-128 677	-122 544	-128 552	-122 448
Ack. avskrivn. på minskningarna	128	3 474	128	3 477
Avskrivningar under perioden	-12 014	-9 607	-11 690	-9 581
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-140 564	-128 677	-140 114	-128 552
Bokföringsvärde 31.12	189 959	185 740	183 780	185 284
Aktier och andelar (dotterbolag och övriga aktier)				
Anskaffningsutgift 1.1	487	514	10 426	10 358
+ Ökningar under perioden	0	0	11 883	67
- Minskningar under perioden	-17	-26	0	0
Anskaffningsutgift 31.12	471	487	22 309	10 426

Noter till bokslutet

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
TOTALT				
Anskaffningsutgift 1.1	1 066 947	940 399	982 997	861 805
+ Ökningar under perioden	68 309	140 494	54 552	135 103
- Minskningar under perioden	-14 507	-13 946	-14 489	-13 912
Anskaffningsutgift 31.12	1 120 749	1 066 947	1 023 060	982 997
Accumulerade avskrivningar 1.1	-436 830	-403 389	-424 489	-394 142
Ack. avskrivn. på minskningarna	6 160	13 718	6 160	13 716
Avskrivningar under perioden	-43 381	-47 159	-39 860	-44 062
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-474 050	-436 830	-458 188	-424 489
Bokföringsvärde 31.12	646 699	630 117	564 871	558 508

6. Aktier, andelar och övriga placeringar

	Aktier / koncernbolag	Aktier / intressebolag	Övriga aktier och andelar	Övriga placeringar
Koncernen				
Anskaffningsutgift 1.1		25	462	23 163
+ Ökningar under perioden				1 425
- Minskningar under perioden		-17		
Anskaffningsutgift 31.12	0	8	462	24 588
Moderbolaget				
Anskaffningsutgift 1.1	9 967		458	23 163
+ Ökningar under perioden	11 883			1 425
- Minskningar under perioden				
Anskaffningsutgift 31.12	21 850	0	458	24 588

7. Koncernbolag	Koncernens ägarandel, %	Moderbolagets ägarandel, %	Eget kapital 31.12.2003 €	Periodens vinst/förlust €
Kiinteistö Oyj Lentäjantie 1, Vanda	67,0	67,0	7 599 358,73	499 148,87
Airpro Oy, Vanda	100,0	100,0	629 563,39	182 912,85
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti, Vanda	100,0	100,0	848 106,05	337,36
Kiinteistö Oyj Lentäjantie 3, Vanda	80,5	80,5	1 179 559,75	9 372,68
Lentoasemakiinteistö Oyj, Vanda	100,0	100,0	2 956 895,04	39 452,41
IP-Kiinteistö Oy, Vanda	100,0	100,0	11 541 837,56	18 835,45

Andelar i intressebolag

Nurminen Airport Services Oy, Vanda – bolaget försatt i likvidation i december 2002 och innehavet upplöst i bokföringen	25,0	0,0	-	-
Helsinki-Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy, Vanda	25,0	0,0	195 328,39	44 517,55

8. Väsentliga poster i resultatregleringarna	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
Hysesfordringar	711	509	711	509
Räntefordringar	304	419	300	403
Utestående verksamhetsavgifter	401	417	401	417
Utomstående finansiärs (TE-centr., EU, kommuner) finansieringsandel i investering	633	870	633	870
Företagshälsovårdens fordringar (FPA)	612	573	591	556
Övriga	736	328	643	233
Vid periodens slut	3 397	3 116	3 279	2 988

9. Ökning och minskning av posterna i det egna kapitalet

Grundkapital				
Vid periodens början	184 542	184 542	184 542	184 542
+ ökning / - minskningar				
Vid periodens slut	184 542	184 542	184 542	184 542

Noter till bokslutet

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
Övrigt eget kapital vid periodens början	212 275	212 275	212 275	212 275
+ ökning	12 165		12 165	
Vid periodens slut	224 440	212 275	224 440	212 275
Vinst/förlust under tidigare perioder	77 775	75 382	82 338	82 693
Vinstutdelning till ägarna	-1 230	-4 474	-1 230	-4 474
	76 545	70 908	81 108	78 219
Räkenskapsperiodens vinst (+)/förlust (-)	18 031	6 868	16 560	4 119
Eget kapital totalt	503 558	474 593	506 650	479 155
10. Avsättningar				
Avsättningar	657	18	530	18
11. Långfristigt främmande kapital				
Skulder som förfaller efter längre tid än fem år				
Lån av finansinstitut	162 169	138 548	99 319	107 851
12. Väsentliga poster i resultatregleringarna				
Semesterlöneskuld inkl. soc.kostn.	13 256	12 997	12 695	12 606
Löneperiodisering inkl. soc.kostn.	1 537	1 040	1 273	943
APL/StPL-avgifter	1 081	1 131	894	1 038
Ränteskulder	2 380	2 068	759	824
Övrigt	399	1 211	313	935
Totalt	18 653	18 447	15 934	16 346
13. Finansiering genom statsbudgeten				
Finansiering för produktionen av tjänster				
Till Flygvapnet sålda tjänster			6 734	6 638
Ersättning för beredskapsuppgifter			4 575	4 575
Till Gränsbevakningen sålda tjänster			100	84
Till Meteorologiska institutet sålda tjänster			226	220
Upprätthållande av räddningstjänster			84	84
Understöd för yrkesutbildning			1 993	2 186
			13 712	13 787
Delfinansiering för investeringsprojekt och operativa funktioner				
För investeringsprojekt (via TE-centralerna)			219	1 706
För operativa funktioner (av Brottsförhållningsverket)			1 700	666
			1 919	2 372
14. Personal anställd med statlig finansiering				
Antal anställda			45	58
Utbetalda löner och arvoden			835	1 058
15. Finansiering av kommunerna				
Delfinansiering för investeringsprojekt			262	130
16. Finansiering av EU				
Delfinansiering för investeringsprojekt				
– direkt från EU			750	1750
– via TE-centralerna			94	

Noter till bokslutet

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2003	2002	2003	2002
17. Utgivna borgensförbindelser, pantar och ansvar				
Summorna motsvarar återstående kapitalvärden				
Dotterbolagsskulder, för vilka borgen har ställts som säkerhet:				
Lån av penninginstitut	80 925	74 905	80 925	74 905
Bankkontolimit (oanvänd)	84	84	84	84
Företagscertifikatprogram	10 000	10 000	10 000	10 000
Utgivna borgensförbindelser				
Kiinteistö Oy Lentäjantie 1	29 463	32 538	29 463	32 538
Kiinteistö Oy Lentäjantie 3	10 722	11 437	10 722	11 437
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	1 361	1 428	1 361	1 428
Lentoasemakiinteistöt Oyj	39 379	29 502	39 379	29 502
Lentoasemakiinteistöt Oyj/föret.cert.progr.	10 000	10 000	10 000	10 000
Suomen Lentoasemapalvelut Oy	84	84	84	84
Pantar för egen räkning:				
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	2 523	2 523	2 523	2 523
Kovenanter				
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	2 120			
Leasingansvar				
Att betalas under perioden 2004	3 373	2 503	3 050	2 296
Att betalas senare	14 023	9 716	12 294	9 035
Borgensförbindelser, pantar och ansvar totalt	113 048	99 731	108 876	98 843

Vanda stad, Vanda Vattenverk samt Energi- och vattenenheten vid Helsingfors-Vanda flygplats förhandlar om avgifterna för anslutning till vattenledningsnätet och uppdatering av det nuvarande avtalet. Vanda stads och Luftfartsverkets tolkningar av det gällande avtalet avviker från varandra.

18. Luftfartsverket i statsbudgeten 2003

För investeringar användes under räkenskapsperioden 43,1 milj. euro, medan det i statsbudgeten beräknade maximala investeringsbeloppet var 60 milj. euro. Luftfartsverket berättigades att ingå förbindelser för 100 milj. euro i samband med investeringarna. Av denna rättighet utnyttjades 14,1 milj. euro.

Luftfartsverket hade beviljats fullmakter att uppta lån för 25,0 milj. euro, vilka inte utnyttjades.

Luftfartsverket beviljades rätt att utan krav på motsäkerhet ställa proprieborgen till säkerhet för lån på totalt högst 50 milj. euro som upptogs av dotterbolag som producerar flygfältsservice och flygtrafiktjänster eller av fastighetsbolagen inom Luftfartsverkets verksamhetsområde. Under året lyfte dotterbolagen långfristiga lån på totalt 30,1 milj.euro, av vilka Luftfartsverket hade garanterat 28,0 milj.euro. Borgensförbindelserna ställdes innan den nya lagen om statliga affärsverk trädde i kraft.

Nyckeltal	AFFÄRSVERKET				
	2000 utfall	2001 utfall	2002 utfall	2003 budget	2003 utfall
Omsättning, milj. euro	195,8	206,8	202,4	218,5	219,0
- förändring, %	5,9	5,6	-2,1	9,3	8,2
Driftsbidrag, milj. euro	55,9	60,9	52,0	56,0	59,3
- driftsbidrag, % / oms	28,5	29,4	25,7	25,5	27,1
Rörelsevinst	15,1	15,7	7,9	11,8	18,5
- rörelsevinst, % / oms.	7,7	7,6	3,9	5,4	8,4
Vinst, milj. euro	11,9	12,2	4,1	7,0	16,6
- vinst, % / oms.	5,9	5,9	2,0	3,3	7,6
Avkastning på sysselsatt kapital, % 1)	3,1	3,2	1,6	2,0	3,3
Avkastning på grundkapitalet, %	7,3	6,6	2,2	3,9	9,0
Avkastning på totala kapitalet, %	2,1	1,9	0,6	1,1	2,5
Soliditet, % 2)	73,6	74,9	73,9	75,0	75,1
Investeringar, % / oms.	35,5	30,2	25,3	20,6	19,7
Förändring i trafikpriser, % genomsnitt 3)	0,6	4,0	2,9	6,4	9,3
Antal anställda	1 872	1 826	1 816	1 880	1 803

Formler:

1) Resultat före extraordinära poster + finansieringskostnader / sysselsatt kapital (balansomslutning - icke räntebärande skulder)

2) Eget kapital + avsättningar / balansomslutning

3) Prisförändringen 2003 inkluderar den nya säkerhetsavgiften som införts p.g.a. de ökade säkerhetskontrollerna.

Nyckeltal	KONCERNEN			
	2000 utfall	2001 utfall	2002 utfall	2003 utfall
Omsättning, milj. euro	197,0	210,0	206,8	229,4
Driftsbidrag, milj. euro	58,3	64,7	60,6	67,2
- driftsbidrag, % / oms.	29,6	30,8	29,3	29,3
Rörelsevinst	16,0	18,4	13,4	22,8
- rörelsevinst, % / oms.	8,1	8,8	6,5	9,9
Vinst, milj. euro	11,6	12,3	6,9	18,0
- vinst, % / oms.	5,9	5,9	3,3	7,8
Avkastning på sysselsatt kapital, %	3,1	3,4	2,4	3,6
Soliditet, %	66,6	66,1	65,3	66,5
Investeringar, milj. euro	81,7	86,7	58,9	57,1
Investeringar, % / oms.	41,5	41,3	28,5	24,9

19. Myndighetsverksamheten och dess ekonomi 2003 / 2002

För frågor som gäller flygsäkerheten ansvarar Luftfartsinspektionen, som är en separat myndighetsenhet. Dessutom ansvarar Luftfartspolitiska enheten för upprättande och förvaltning av internationella avtal, för beviljande av charter- och ruttillstånd samt för allmän styrning, utveckling och övervakning av säkerhetsverksamheten i samband med flygtrafiken i andra frågor än de som ankommer på Luftfartsinspektionen.

Luftfartsinspektionens omsättning utgörs av olika avgifter för beviljande eller förnyande av certifikat, avgifter för utbildningsorganisationernas utbildningscertifikat samt avgifter för förvärvsflyg- och serviceföretagens koncessioner. Dessutom uppbärs avgifter för övervakningen av luftfarkosternas luftvärdighet och för kontroller av flygtrafiktjänst-anordningarna. Också olika åtgärder i samband med luftfartygsregistret är avgiftsbelagda.

Medelantalet anställda var under räkenskapsperioden i medeltal 75 (73) vid Luftfartsinspektionen och 7 (7) vid Luftfartspolitiska enheten.

Resultaträkning 2003	Luftfartsinspektionen	Luftfartspolitiska enheten	Myndighetsverksamheten totalt
Omsättning	975	0	975
Personalkostnader	3 742	372	4 114
Övriga kostnader	1 054	483	1 537
Allmänna kostnader			
lokalkostnader	158	47	
övr. allm. kostn. 1)	245	0	450
Omkostnader totalt	5 199	902	6 101
Driftsbidrag/underskott	-4 224	-902	-5 126
Avskrivningar	141	0	141
Räkenskapsperiodens resultat (underskott)	-4 365	-902	-5 267

Resultaträkning 2002	Luftfartsinspektionen	Luftfartspolitiska enheten	Myndighetsverksamheten totalt
Omsättning	864	0	864
Personalkostnader	3 619	375	3 994
Övriga kostnader	1 132	587	1 719
Allmänna kostnader			
lokalkostnader	132	40	
övr. allm. kostn. 1)	251	0	423
Omkostnader totalt	5 134	1 002	6 136
Driftsbidrag/underskott	-4 270	-1 002	-5 272
Avskrivningar	162	0	162
Räkenskapsperiodens resultat (underskott)	-4 432	-1 002	-5 434

1) I de allmänna kostnaderna ingår endast kalkylerade interna tjänster och ingen andel av huvudkontorets kostnader.

I specifikationen ingår inte de myndighetsfunktioner som sköts på affärsverkets sida.

20. Luftfartsverkets elnätsverksamhet

Särredovisat resultat av nätverksamheten och elförsörjningen enligt elmarknadslagen (386/1995).

Principer för fördelningen av gemensamma kostnader och balansposter

Resultaträkning

Avskrivningar enligt plan

De planenliga avskrivningarna har beräknats enligt Luftfartsverkskoncernens gemensamma avskrivningsprinciper. Koncernen övergick 1.1.2003 till linjära avskrivningar också på maskiner och inventarier – avskrivningarna år 2002 är således ännu räknade som utgiftsrestavskrivningar. Förändringen syns som en tydlig nedgång för gruppen i fråga år 2003.

Affärsverksamhetens övriga kostnader

För elnätsverksamheten vid elverket på Helsingfors-Vanda flygplats beräknas en relativ andel av flygplatsens allmänna kostnader i förhållande till omkostnaderna. Dessutom beräknas för elnätsverksamheten en andel av Luftfartsverkskoncernens/huvudkontorets kostnader i förhållande till omkostnaderna.

Balansräkning

När elnätsverksamheten inleddes 1996 utgjordes den ingående balansen av anläggningstillgångarna för nätverksamheten (anordningar och byggnader). Under passiva i balansräkningen uppdelades tillgångarna i grundkapital och övrigt eget kapital under startskedet.

Personal

Medelantalet anställda inom elnätsverksamheten var 8 (9) under räkenskapsperioden.

ELVERKET

RESULTATRÄKNINGAR	NÄTVERKSAMHET		FÖRSÄLJN.VERKSAMHET	
	2003	2002	2003	2002
OMSÄTTNING	2 276	2 057	1 947	1 647
KOSTNADER				
Material och förnödenheter				
Inköp under verksamhetsperioden	35	17	3	0
Köpta tjänster	762	679	1 627	1 550
Personalkostnader				
Löner och arvoden	312	323	26	30
Lönebikostnader				
Pensionskostnader	58	58	5	7
Övriga lönebikostnader	14	14	1	2
Avskrivningar och nedskrivningar				
Enligt plan				
Immateriella rättigheter	7	7		
Maskiner och inventarier	340	563		
	347	570		
Affärsverksamhetens övriga kostnader	478	473	30	46
RÖRELSEVINST	270	-77	255	12
RESULTAT FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER	270	-77	255	12
RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT	270	-77	255	12

BALANSRÄKNING	ELVERKET NÄTVERKSAMHET	
	2003	2002
AKTIVA		
BESTÅENDE AKTIVA		
Immateriella rättigheter	21	29
Materiella tillgångar		
Maskiner och inventarier	3 235	3 490
Förskottsbetalningar och pågående projekt	72	
	<u>3 328</u>	<u>3 519</u>
RÖRLIGA AKTIVA		
Fordringar		
Kundfordringar	233	168
Övriga fordringar	1	
Resultatregleringar	4	52
	<u>238</u>	<u>220</u>
	3 566	3 739
PASSIVA		
EGET KAPITAL		
Grundkapital	1 312	1 312
Övrigt kapital under startskedet	875	875
Ackumulerade vinstmedel	527	604
Räkenskapsperiodens vinst	270	-77
	<u>2 984</u>	<u>2 714</u>
FRÄMMANDE KAPITAL		
Långfristigt		
Anslutningsavgifter	112	3
Kortfristigt		
Skulder till leverantörer	237	163
Övriga kortfristiga	121	735
Resultatregleringar	112	124
	<u>470</u>	<u>1 022</u>
	3 566	3 739

Avkastning på sysselsatt kapital, %

För nätverksamhetens del var avkastningen på det sysselsatta kapitalet 9,0 % (-2,8%).

formel:

$$\frac{\text{resultat före extraordinära poster} + \text{räntekostnader och övriga finansieringskostnader}}{\text{balansomslutning} - \text{icke räntebärande skulder}}$$

Förslag till användning av överskottet

Styrelsen föreslår att statsrådet måtte fastställa bokslutet för 2003 och att av räkenskapsperiodens vinst på 16.559.872,73 euro redovisas 5.520.000 euro som vinst till staten och återstående 11.039.872,73 euro överförs till vinst/förlustkontot för föregående räkenskapsperioder.

Vanda den 25 februari 2004

Jussi Järventaus
Pekka Hurtola
Mona Björklund
Sami Fabritius
Eeva Niskavaara
Matti Puhakka
Mikko Talvitie, *generaldirektör*

Ovanstående bokslut är upprättat enligt god bokföringssed.

Berättelse över verkställd revision har lämnats i dag.

Vanda den 11 mars 2004

Seppo Akselinmäki, OFR
Jorma Tuominen, CGR

Revisionsberättelse

Vi har granskat Luftfartsverkets bokföring, bokslut, koncernbokslut och förvaltning samt ekonomi för räkenskapsperioden 1.1-31.12.2003. Det av styrelsen och verkställande direktören upprättade bokslutet omfattar verksamhetsberättelse, resultat- och balansräkning, noter samt finanseringsanalys för affärsverket och koncernen. På grundvalen av granskningen ger vi ett utlåtande om bokslutet och förvaltningen.

Revisionen har utförts i den omfattning god revisions-sed förutsätter. Härvid har vi granskat bokföringen samt redovisningsprinciperna, substansen i bokslutet samt bokslutspresentationen i syfte att konstatera att bokslutet inte innehåller väsentliga fel eller brister. Vid granskningen av förvaltningen har vi försäkrat oss om att styrelsemedlemmarna samt verkställande direktören har handlat i enlighet med lagen om statens affärsverk samt lagen om Luftfartsverket.

Vårt utlåtande om dessa är att

- Luftfartsverkets förvaltning är ordnad på vederbörligt sätt.
- Bokföringen är uppställd och förd i enlighet med gällande bestämmelser och god bokföringssed.

- Bokslutet är upprättat i enlighet med gällande bestämmelser och god bokföringssed.
- Bokslutet och affärsverkskoncernens bokslut jämte bilagor tillsammans med den till statsrådet avgivna verksamhetsberättelsen ger en riktig uppfattning om Luftfartsverkets ekonomi samt om hur de av riksdagen och statsrådet uppställda målen har uppnåtts.

Vi har i noterna till bokslutet bekantat oss med resultat- och balansräkningarna samt tilläggsuppgifterna för de funktioner som enligt elmarknadslagen skall särredovisas. Beräkningarna är till väsentliga delar korrekt gjorda i enlighet med elmarknadslagen och de stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

Vi förordar att bokslutet och koncernbokslutet fastställs och att styrelsens förslag till användning av räkenskapsperiodens vinst godkänns.

Vanda den 11 mars 2004

Seppo Akselinmäki, OFR
Jorma Tuominen, CGR

Målet är säkerhet

LUFTFARTSINSPEKTIONEN

- utfärdar luftfartsbestämmelser
- beviljar tillstånd och certifikat
- upprätthåller register
- övervakar flygverksamheten
- deltar i det internationella samarbetet
- utvecklar flygsäkerheten

Luftfartsinspektionen publicerar sin egen årsredovisning med närmare information om verksamheten år 2003. Redovisningen (på finska) kan beställas från Luftfartsinspektionen på adressen:

lentoturvallisuushallinto@ftsafety.fcaa.fi

Luftfartsinspektionen är en i sitt beslutsfattande självständig luftfartsmyndighet som verkar i samband med Luftfartsverket. Luftfartsinspektionen upprätthåller och utvecklar flygsäkerheten i Finland. Flygsäkerheten uppstår genom ansvarskänsla, yrkeskunskap och samarbete med intressentgrupperna.

Myndighetsuppgifterna i samband med flygsäkerheten har avskilts från Luftfartsverket för att skötas av Luftfartsinspektionen, och i dessa ärenden har Luftfartsinspektionen självständig behörighet, enligt vad som bestäms i lagen om Luftfartsverket .

Säkerheten utvecklas på basis av rapporterna

Uppföljningen och undersökningen av tillbud och avvikelser bygger på rapportering till Luftfartsinspektionen. År 2003 fick Luftfartsinspektionen ta emot 449 flygsäkerhetsanmälningar, vilket är 62 färre än året innan.

Flygsäkerhetsanmälningarna indelas i kategorier enligt graden av allvar och undersökningen av allvarliga fall inleds omedelbart för utredning av orsakerna till händelsen. Den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO och den sameuropeiska flygtrafiktjänstorganisationen Eurocontrol använder följande kategorier: flygolyckor, allvarliga tillbud, tillbud och avvikelser där säkerheten inte har äventyrats samt de fall där ingen avvikelse har kunnat fastställas.

I trafikluftfarten i Finland inträffade inte en enda olycka under året. Det förekom två allvarliga tillbud, sju tillbud och ett fall av flygskada. I allmänluftfarten inträffade två olyckor med dödlig utgång, sammanlagt fyra personer förolyckades. I en olycka flög ett småplan in i ett moln utan erfarenhet av instrumentflygning och vederbörligt godkännande. I allmänluftfarten förekom sammanlagt åtta olyckor där luftfartyget skadades.

I fritidsluftfarten inträffade sex flygskador med segelflygplan, nio flygskador med ultralätta flygplan och en olycka där en person skadades. Med fallskärm och glidskärm inträffade två olyckor med dödlig utgång; den ena var en fallskärmshoppare och den andra flög med en motoriserad glidskärm.

Luftfartsinspektionen förmedlar alla flygsäkerhetsanmälningar till justitieministeriets central för undersökning av olyckor. Centralen inledde undersökning i 12 fall av olyckor och tillbud. Åtta av dem gällde trafikflyg, tre allmänflyg och ett fritidsflyg.

Intäkter och kostnader

Luftfartsinspektionens intäkter består huvudsakligen av avgifter för offentligrättsliga prestationer enligt kommunikationsministeriets förordning. Luftfartsinspektionens intäkter år 2003 var 975 000 euro. Omkostnaderna var 5 199 000 euro. Underskottet i myndighetsverksamheten täcks med intäkterna av Luftfartsverkets affärsverksamhet.



Kommunikationsministeriet uppställer målen

Luftfartsinspektionens främsta uppgift som flygsäkerhetsmyndighet i Finland är att sörja för att flygsäkerheten i Finland håller hög internationell standard. Enligt de gemensamma riktlinjerna för de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation JAA (Joint Aviation Authorities) är Luftfartsinspektionens mål när det gäller flygsäkerheten att kontinuerligt varje år minska antalet flygolyckor och dödsfall vid flygolyckor, oberoende av hur flygtrafikens volym utvecklas. För att uppnå detta mål hade Luftfartsinspektionen följande allmänna mål år 2003:

De sameuropeiska myndighetsnormerna (JAR), som utarbetats för tryggnad av flygsäkerheten, införs i Finland enligt gemensamt godkända tidtabeller och förfaranden.

Luftfartsinspektionen uppnådde väl sitt mål. JAR-kraven och ändringarna har införts i Finland, huvudsakligen i finskspråkig version, och nästan enligt de tidtabeller som JAA uppställt.

Luftfartsinspektionen deltar aktivt i det europeiska myndighetssamarbetet och går in för att påverka besluten så att Finlands särförhållanden beaktas där det är möjligt.

Luftfartsinspektionens verksamhet har motsvarat målsättningen. Särskilt i processen med att godkänna Europeiska unionens luftfartsmyndighets EASAs (European Aviation Safety Agency) normer har man försökt och till många delar även lyckats beakta Finlands behov.

Luftfartsinspektionen tillämpar de gemensamma normerna i Finland så enhetligt med andra länder som möjligt.

Luftfartsinspektionen deltog aktivt i verksamheten inom standardiseringsgrupperna och var också föremål för auditeringar av JAA och den sameuropeiska flyg-

trafiktjänstorganisationen Eurocontrol. Auditeringarna föranledde krav på vissa korrigeringar i frågor där Luftfartsinspektionen har tillämpat normerna mindre strikt än internationell praxis.

Luftfartsinspektionen beaktar Finlands särförhållanden inom de gränser som de gemensamma normerna tillåter.

Luftfartsinspektionen har i vissa frågor tillåtit längre tidsfrister eller avvikelser från JAR-kraven.

Luftfartsinspektionen drar i flygsäkerhetsarbetet nytta av kunskaper som på internationell och nationell nivå erhållits vid undersökningar av olyckor och tillbud.

De säkerhetsrekommendationer som givits av nämnden för undersökning av olyckor, centralen för undersökning av olyckor och undersökningsnämnderna har beaktats vid Luftfartsinspektionen och rekommendationerna har genomförts då det har varit motiverat.

Huvudsakliga verksamhetsmål

För att uppnå de allmänna målen hade bland annat följande mål ställts upp för Luftfartsinspektionens verksamhet år 2003:

Luftfartsinspektionen deltar i förberedelserna inför verksamheten inom den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA både i förvaltningsrådet och när det gäller beredningen av normer på sakkunnignivå.

Luftfartsinspektionen deltog aktivt i beredningen av EASAs förordningar och verkställighetsbestämmelser och gav utlåtanden om EASAs omfattande förslag till centrala krav (ER) och verkställighetsbestämmelser (IR). Luftfartsinspektionen deltog i sammanträdena i Europeiska unionens EASA-kommitté, och drev där på sina förslag till ändring av bestämmelserna.

Utvecklandet av ESARR-bestämmelserna rörande flygtrafiktjänsten fortsätter genom att Luftfartsinspektionen deltar i arbetet i Eurocontrols säkerhetskommision SRC. Även den nordiska arbetsgruppens arbete för harmonisering av de nordiska luftfartsbestämmelserna fortsätter. År 2003 införs ESARR 3, som gäller säkershanteringssystem i flygtrafikförvaltningen, och ESARR 5, som gäller flygledarcertifikat. Luftfartsinspektionen publicerar nationella luftfartsbestämmelser på basis av dessa normer.

Luftfartsinspektionen deltog i säkerhetskommisionens sammanträden samt i arbetet inom dess undergrupper. Samarbetet med de nordiska länderna för harmonisering av de nationella bestämmelserna om flygtrafiktjänsten har fortsatt.

En på ESARR 3 baserad nationell luftfartsbestämmelse om användningen av säkershanteringssystem hos dem som erbjuder flygtrafikförvaltningstjänster (ANS M 1-1) gavs ut, och trädde i kraft i juli 2003. På basis av ESARR 5 utarbetades nya luftfartsbestämmelser om de anställda inom flygtrafikförvaltningen (ANS M 1-2), certifikat för flygledarelever (PEL M 3-12) och auktorisation för nivåkontrollanter (PEL M 3-13). Dessutom gjordes behövliga ändringar i bestämmelsen om flygledarcertifikat (PEL M 3-10). Bestämmelserna trädde i kraft i november 2003.

Nya koncessioner

För att kunna bevilja nya flygbolag koncession för kommersiell flygverksamhet och trafikillstånd måste Luftfartsinspektionen bland annat kontrollera organisationernas verksamhets- och kvalitetshandböcker och flygverksamhet. Dessutom behövs godkännanden för beviljande av JAR-tillstånd för kommersiell flygverksamhet och trafikillstånd. För att tillstånden skall kunna beviljas måste också sökandenas servicesystem och servicemanualer godkännas. Om dessa tillstånd beviljas nya trafikflygbolag ökar det avsevärt antalet flygverksamhetsinspektioner, kontrollflygningar och ruttkontrollflygningar. I kontrollarbetet och i hela tillståndsprocessen iaktas noggrannhet och opartiskhet samt godkända JAA-förfaranden. För att företagen skall bli opartiskt behandlade förutsätts att både nya sökande och redan verksamma gamla företag uppfyller samma krav.

År 2003 fick två nya företag med tung flygtrafik sina koncessioner färdiga inom utsatt tidtabell. Luftfartsinspektionen kunde sköta kontrollen av organisationerna och manualerna, även om företagen fick sina slutliga utredningar och manualer färdiga bara ett par dagar före den planerade trafikstarten. Två andra sökande sköt upp den planerade starttidpunkten och lämnade in sina ansökningar så sent att kontrollarbetet utfördes och tillstånden beviljades först i slutet av året.

 LUFTFARTSVERKETS FLYGPLATSER

 ANDRA FLYGPLATSER

MARIE-
HAMN





ILMAILULAITOS
LUFTFARTSVERKET
FINLAND

Luftfartsverket
PB 50
01531 Vanda, Finland

besöksadress:
Pilotvägen 3 och
Luftfartsvägen 9, Vanda

telefonväxel (09) 827 71
telefax (09) 8277 2099
e-post: ilmailulaitos@fcaa.fi

www.ilmailulaitos.com