

# Forretningsplan 2016-2020

# Indholdsfortegnelse

|  |    |
|--|----|
| Fortsat god udvikling trods lav vækst..... | 3  |
| Strategisk platform.....                   | 4  |
| De tre delstrategier.....                  | 5  |
| Kritiske succesfaktorer .....              | 6  |
| Aktiviteter.....                           | 7  |
| Kundegrundlag .....                        | 11 |
| Internationale partnerskaber .....         | 13 |
| Miljø- og klimatiltag.....                 | 17 |
| Europæiske rammer.....                     | 20 |
| Brancheorganisationer .....                | 22 |
| Forkortelser og navne.....                 | 23 |

# Fortsat god udvikling trods lav vækst

Med den procentvis højeste prissænkning på En route i Europa i 2015 på 11,3 procent viste Naviair, at vi – selv i et årti med meget lav vækst i flytrafikken – er i stand til at tilpasse os de aktuelle krav fra vores kunder. I 2016 kan vi igen sænke vores en route-pris.

Prisreduktionerne underbygger vores ambition om at kunne imødekomme kundernes ønske om lave priser. Som leverandør af infrastruktur til luftfarten er vi meget bevidste om, at vores pris er en vigtig parameter for, at vores kunder kan drive en effektiv forretning. Vi er samtidig glade for, at vores kunder nærmest opfatter det som en selvfølge, at vi altid leverer de bedste produkter, når det gælder de allervigtigste parametre: høj sikkerhed og regularitet. Det er områder, som vi absolut ikke går på kompromis med, når vi arbejder konsekvent med økonomisk stram styring.

Vi fortsætter også vores bestræbelser på at gøre det nemmere, bedre og billigere for kunderne at bruge luftrummet. Vi er blandt andet med til at udvide luftfartsselskabernes mulighed for frit at kunne vælge

flyvevej. Hidtil har det kun været en mulighed i det dansk-svenske luftrum, men fra november 2015 blev muligheden udvidet til at gælde for hele det nordiske område. Det er målet at udvide denne brændstofbesparende og miljøforbedrende service yderligere til at omfatte hele den nordligste del af Europa fra 2018 fra Finland, Estland og Letland i øst til Irland og Island i vest.

Også i Grønland arbejder vi kontinuerligt og målrettet på at optimere lufttrafikstyringen og udnyttelsen af luftrummet.

Gennem vores partnerskab i COOPANS Alliance fortsætter vi samtidig med at udvikle og standardisere vores tekniske systemer i syv kontrolcentraler i fem lande. COOPANS Alliance har den absolutte førerposition i Europa, når det gælder standardisering. COOPANS har i 2015 også fået plads i A6-gruppen sammen med de fem største lufttrafikstyringsselskaber i Europa. Dermed har vi fået styrket vores mulighed for at præge udviklingen i Europa.

Vi er også en aktiv partner i Aireon LLC, hvor vi medvirker til udviklingen af de operative koncepter, som skal understøtte verdens første globalt dækkende flyovervågningssystem, når det sættes i drift i 2018.

Endelig undersøger vi muligheder for at udvikle vores service i lufthavnene gennem en analyse af anvendelse af ny teknik.

Her i Naviairs forretningsplan beskriver vi virksomhedens strategi og mål. Samtidig indeholder planen en beskrivelse af de tiltag, som vi prioriterer i de kommende år. Forretningsplanen omfatter også en gennemgang af rammerne for vores aktiviteter og et overblik over de kunder, vi arbejder for. Vi tilpasser os naturligvis altid gældende regler og konjunkturer. Planen opdateres årligt. Denne plan udstikker den overordnede kurs for perioden 2016-2020.

Rigtig god læselyst



Morten Dambæk  
Administrerende direktør



Anne Birgitte Lundholt  
Bestyrelsesformand

# Strategisk platform

Naviair er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transport- og Bygningsministeriet.

For at opfylde missionen og indfri vores vision har vi formuleret tre delstrategier, der på hver sit område udstikker retningslinjer for vejen mod vores mål. For at nå målene skal Naviair skabe værdi for samfundet og vores kunder, fortsat udvikle virksomheden og have dygtige, engagerede og motiverede medarbejdere.

## Mission og vision



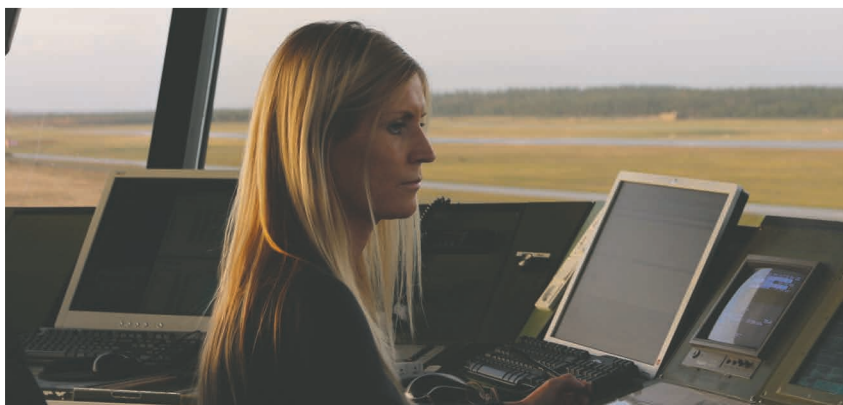
## 3 delstrategier

Værdiskabelse ... Udvikling ... Medarbejdere



## 7 kritiske succesfaktorer

Sikkerhed ... Kapacitet ... Effektivitet ... Miljøansvarlighed ... Økonomisk ansvarlighed ... Udvikling ... Attraktiv virksomhed



## Mission

Naviair bidrager til at skabe værdi og velfærd for samfundet og vores kunder gennem udvikling og leverance af sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten. Dermed udfylder vi vores rolle som et afgørende led i luftfartens værdikæde.

## Vision

Vi vil altid være blandt de bedste leverandører af luftfartstjenester.

Vi vil konstant udvikle vores virksomhed og sikre en stærk position hos vores kunder og samarbejdspartnere blandt andet gennem deltagelse i internationale samarbejder. Samtidig vil vi altid levere branchens bedste produkter til konkurrencedygtige priser uden at gå på kompromis med vores prioritering af høj sikkerhed, kvalitet og service.

Vi vil realisere vores ambitioner gennem dygtige, motiverede og engagerede medarbejdere, som befinder sig godt på en arbejdsplads med store krav, hvor målrettet medarbejderudvikling og -involvering er grundlaget for opretholdelsen af en attraktiv virksomhed.

# De tre delstrategier

## Værdiskabelse for samfundet og kunderne

Naviair vil altid fokusere på at understøtte kundernes behov. Vi vil derfor konstant styrke og udvikle vores kunderelationer. Det gør vi gennem tæt samarbejde med fokus på sikkerhed, kvalitet og pris, således at Naviairs ydelser understøtter kundernes forretning bedst muligt. På den måde sikrer vi Naviairs langsigtede eksistens.

Vi skaber blandt andet værdi ved at udvikle og styrke NUAC, som driver kontrolcentralerne i København, Malmø og Stockholm som underleverandør på vegne af Naviair og LFV. Gennem en samlet koordinering af flytrafikken sikrer vi samtidig grundlaget for miljø- og klimaforbedringer.

- Vi vil fastholde det høje sikkerhedsniveau og samtidig løbende udvikle kapacitetsniveauet og øge effektiviteten.
- Vi arbejder for lavere priser på vores tjenester målt i løbende priser.
- Vi fokuserer på økonomisk ansvarlighed, effektivitet og omkostningsbevidsthed.
- Vi er miljøbevidste og har vores opmærksomhed rettet mod klimaforbedringer i luftfarten.
- Vi understøtter kundernes vækst gennem tæt samarbejde med luftfartsselskaber og lufthavne.

## Udvikling af virksomheden

Naviair skal være i konstant udvikling og fastholde en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere gennem deltagelse i internationale samarbejder.

Naviair leverer luftfartstjenester og teknisk vedligehold. Ydelserne skal løbende udvikles og gøres attraktive for både eksisterende og nye kunder. Vi styrker det europæiske samarbejde inden for luftfartstjenester og relationerne til Trafik- og Byggestyrelsen og Forsvaret for derigennem at sikre fundamentet for vores vækst og udvikling.

Vi vil sikre og udvikle vores markedsposition gennem internationale samarbejder som for eksempel NUAC, Entry Point North, Aireon og COOPANS. Dermed får vi den nødvendige styrke i forhold til de øvrige aktører på markedet.

Vi styrker den tekniske og operative udvikling gennem internationalt samarbejde med andre lufttrafikstyriingselskaber.

- Vi vil med COOPANS som forbillede indgå nye alliancer med andre partnere og leverandører, hvor det er strategisk hensigtsmæssigt og positivt for vores forretning og udviklingen af vores kerneområder.
- Vi leverer tekniske og operative ydelser til lufthavne og indgår i tekniske strategiske samarbejder.
- Vi vil – på baggrund af specifikke behovsvurderinger, fokuserede udbudsforretninger og en stram leverandørstyring – satse på automatiserede og standardiserede systemer.

## Dygtige, engagerede og motiverede medarbejdere

Naviair er en virksomhed med gode faglige og personlige udviklingsmuligheder, som både kan fastholde og tiltrække kompetente og engagerede medarbejdere.

Naviair skal kontinuerligt udvikle ledelse, organisation og medarbejdere.

Vi gennemfører målrettet kultur- og kompetenceudvikling af medarbejderne for at sikre, at vores tjenester altid leveres med vægt på sikkerhed, kapacitet og effektivitet.

- Vi sikrer, at medarbejderne til staidighed har de rette kompetencer og motivationen til at understøtte kerneforretningen.
- Vi styrker konstant de ledelsesmæssige færdigheder gennem kompetenceudvikling og efteruddannelse, gensidig sparring og inddragelse i den strategiske udvikling og styring af virksomheden.
- Vi sikrer løbende udvikling inden for effektivitet, ledelse, kultur, kompetencer og kommunikation.
- Vi sikrer, at medarbejderne har strategierne for øje og lever op til vores værdier.

# Kritiske succesfaktorer

For at sikre at vores langsigtede mål bliver realiseret, har vi fastlagt en række kritiske succesfaktorer. De er grundlaget for vores konkrete præstationsmål, som vi har defineret for at bevare fokus og retning mod de strategiske mål.

## Sikkerhed

I Naviair fastholder vi altid et højt flyvesikkerhedsniveau.

## Økonomisk ansvarlighed

I Naviair er vi omkostningsbevidste, og vi har fokus på prisen på vores tjenester.

## Kapacitet

I Naviair sørger vi for, at der er tilstrækkelig kapacitet, og at lufttrafikken afvikles med færrest mulige forsinkelser.

## Udvikling

I Naviair arbejder vi konstant for udvikling på alle vores aktivitetsområder gennem partnerskaber, harmonisering og standardisering.

## Effektivitet

I Naviair udviser vi rettidig adfærd, overholder deadlines og anvender ressourcerne optimalt.

## Attraktiv virksomhed

I Naviair er vi positive, motiverede og velfungerende, og alle medarbejdere har de rigtige kompetencer.

## Miljøansvarlighed

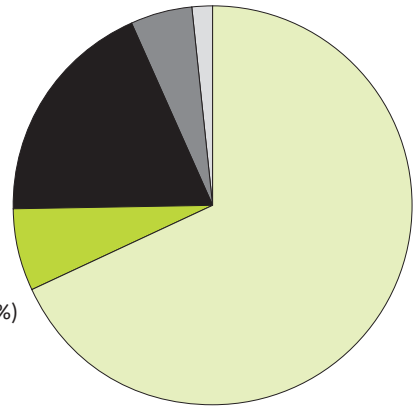
I Naviair sikrer vi en lufttrafikafvikling, som reducerer luftforurening og minimerer støj.

# Aktiviteter

Naviair er designeret af Trafik- og Byggestyrelsen til at levere infrastruktur til luftfarten og er dermed en vigtig aktør i samfundet. Naviairs kerneaktivitet er luftfartstjeneste. Naviair har aktiviteter både i det danske luftrum og i det nordatlantiske luftrum. Aktiviteterne ligger inden for fire områder: En route – Danmark, En route – Grønland, Lokal lufttrafiktjeneste og Øvrige aktivitetsområder. Målt på omsætning er En route – Danmark det største aktivitetsområde.

## Naviairs omsætning fordelt på aktivitetsområder

- En route – Danmark (68,3 %)
- En route – Grønland (6,7 %)
- Lokal lufttrafiktjeneste, København (18,4 %)
- Lokal lufttrafiktjeneste, Øvrige (5,2 %)
- Øvrige aktivitetsområder (1,4 %)



### En route – Danmark

#### Områdekontrolltjeneste i dansk luftrum fra:

- > Kontrolcentralen i København \*

#### Indflyvningskontrolltjeneste til Københavns Lufthavn fra:

- > Kontrolcentralen i København \*

#### Briefingtjeneste fra:

- > Kontrolcentralen i København \*

#### Flyveinformationstjeneste fra:

- > Kontrolcentralen i København \*

#### AIS-tjeneste:

- > Aeronautiske publikationer, AIP i Danmark

#### Teknisk drift og vedligehold af ATM-/CNS-udstyr i Danmark:

- > ATM-udstyr
- > Navigations- og kommunikationsanlæg
- > ATS-overvågningssystemer

\*) Kontrolcentralen i København drives af NUAC på vegne af Naviair.

### En route – Grønland

#### Flyveinformationstjeneste fra:

- > Flyveinformationscentralen i Nuuk

#### Teknisk drift og vedligehold af CNS-udstyr i Grønland og på Færøerne:

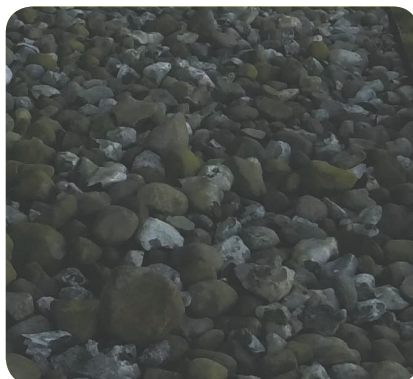
- > Navigations- og kommunikationsanlæg i Grønland og på Færøerne
- > Overvågningssystemer i Grønland og på Færøerne
- > Radaranlæg på Færøerne

#### Briefingtjeneste fra:

- > Flyveinformationscentralen i Nuuk

#### AIS-tjeneste:

- > Aeronautiske publikationer, AIP i Grønland og på Færøerne



### Lokal lufttrafiktjeneste

#### Tårnkontrolltjeneste fra:

- > Tårnet i København
- > Tårnet i Roskilde
- > Tårnet i Billund
- > Tårnet i Aarhus
- > Tårnet i Aalborg
- > Tårnet på Bornholm

#### Indflyvningskontrolltjeneste fra:

- > Tårnet i Roskilde
- > Tårnet i Billund
- > Tårnet i Aarhus
- > Tårnet i Aalborg
- > Tårnet på Bornholm

#### Flyvepladsflyveinformationstjeneste fra:

- > Tårnet på Vágar

### Øvrige aktivitetsområder

#### Salg af teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr fra:

- > Teknisk base i København
- > Teknisk base i Billund
- > Teknisk base i Aalborg

#### Salg af teknisk-operativ knowhow

## Aktiviteter i dansk luftrum

### En route – Danmark

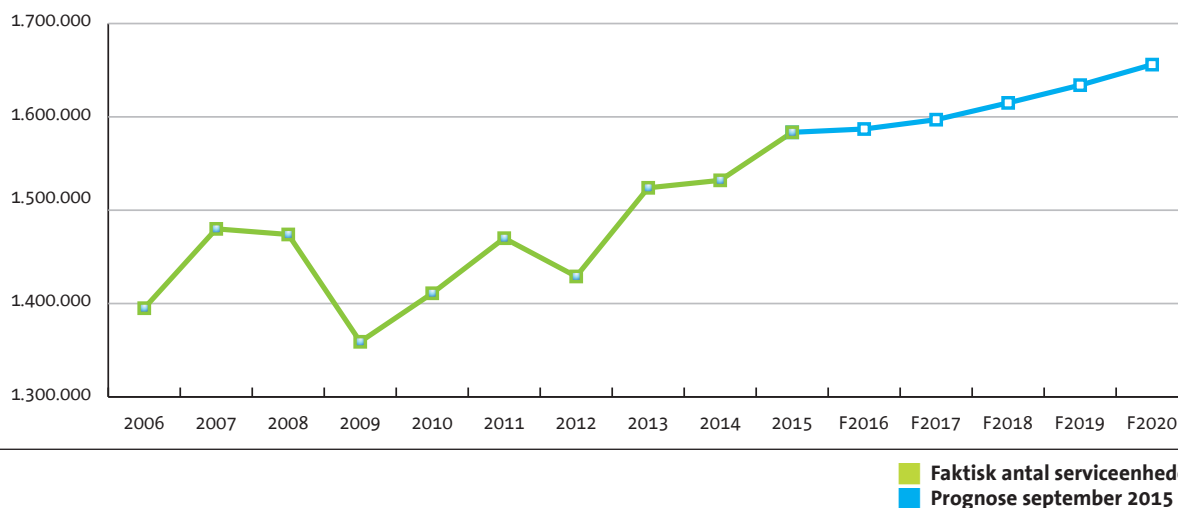
En route – Danmark omfatter områdedkontrol i dansk luftrum og lufttrafikstyring over danske lufthavne, herunder indflyvningskontrollen til Københavns Lufthavn. Endvidere omfatter aktiviteterne briefing og flyveinformation fra kontrolcentralen i København. Aktivitetsområdet dækker

også teknisk drift og vedligehold af radaranlæg og kommunikationsanlæg i Danmark. Langt den største del af Naviairs omsætning kommer via afgifter fra en route-trafik i dansk luftrum.

Vores forventninger til en route-trafikken er baseret på Eurocontrols prognoser (STATFOR). I den seneste prognose fra september 2015 har

Eurocontrol opjusteret forventningerne til vækst i flytrafikken i perioden fra 2016-2020, således at der ventes en begrænset stigning i trafikken i de kommende år. Forventningerne til væksten i serviceenheder er en smule mere positiv end forventningen til trafikken. For 2016 forventes en lille vækst i serviceenhederne i forhold til 2015.

### Udvikling i serviceenheder på En route



Naviair arbejder kontinuerligt på at optimere luftrummet – også i den dansk-svenske funktionelle luftrumsblok (FAB). På den baggrund har Naviair og LFV i 2015 indført mulighed for fri planlægning af flyvevej i samarbejde med lufttrafikstyringsselskaberne i den nordeuropæiske FAB – NEFAB (Norge, Finland, Estland og Letland). Med fri planlægning af flyvevej har luftfartsselskaberne adgang til frit at planlægge deres flyvevej gennem både den dansk-svenske FAB, (hvilket har været muligt siden 2011) og i NEFAB.

Resultatet er kortere flyvevej og mindre flyvetid, som fører til betydelige

brændstofbesparelser og dermed gæver selskabernes økonomi. Samtidig medfører fri planlægning af flyvevej en reduktion af udledningen af klimagasser og dermed også gavnlige virkninger på miljøet.

Det er målet at udvide samarbejdet yderligere til at omfatte lufttrafikstyringsselskaberne i Irland, England og Island. Det sker gennem Borealis Alliance, hvor muligheden for fri planlægning af flyvevej i luftrummet vil komme til at omfatte ét sammenhængende luftrum både med den dansk-svenske FAB, NEFAB, den britisk-irske FAB og Island.

Fra København udføres AIS-tjeneste (Aeronautical Information Services), som omfatter aeronautiske publikationer for Danmark, Grønland og Færøerne. Vi publicerer AIP'er (Aeronautical Information Publications) for alle tre områder samt VFG (Visual Flight Guide) for Danmark. Desuden udgiver vi AIC'er (Aeronautical Information Circulars), Supplerer og Notam. Samlet er der cirka 1.500 kunder, som abonnerer på publikationerne. Det er målet at udvikle en digital løsning på AIS-området.





### Lokal lufttrafiktjeneste

Lokal lufttrafiktjeneste omfatter tårnkontrol og indflyvningskontrol i en række lufthavne i Danmark.

Den største kunde er Københavns Lufthavne A/S. Eurocontrols prognoser (STATFOR) forudser stort set samme antal serviceenheder på lufthavnen i 2016 som i 2015.

Hos den næststørste kunde, Billund Lufthavn A/S, samt hos de øvrige lufthavne, forventer vi et uændret, eller svagt stigende niveau i flytrafikken.

De danske lufthavne har stor betydning for udviklingen af dansk luftfart. Derfor ønsker vi i Naviair at fremme tiltag, der kan understøtte luftfarten i Danmark ved at sikre et højt niveau inden for sikkerhed, kapacitet og effektivitet i de tårne, hvor vi har aktiviteter. I denne indsats indgår løbende undersøgelser af mulighederne for at udvikle og effektivisere lufttrafiktje-

neste blandt andet gennem udnyttelse af ny teknologi. Naviair tilstræber endvidere at sikre, at den samfundsmæssige miljøpåvirkning fra luftfart minimeres ved kontinuerligt fokus på optimering af operationsmønstre og procedurer.

### Øvrige aktivitetsområder

Vores øvrige aktivitetsområder i Danmark omfatter fortrinsvis teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og CNS-udstyr. Aktiviteterne omfatter primært luftfartsrelateret udstyr, som er ejet af tredjepart, først og fremmest lufthavne.

Aktiviteterne supplerer på bedste vis Naviairs kerneområder og betyder, at vi kan optimere udnyttelsen af vores ressourcer.

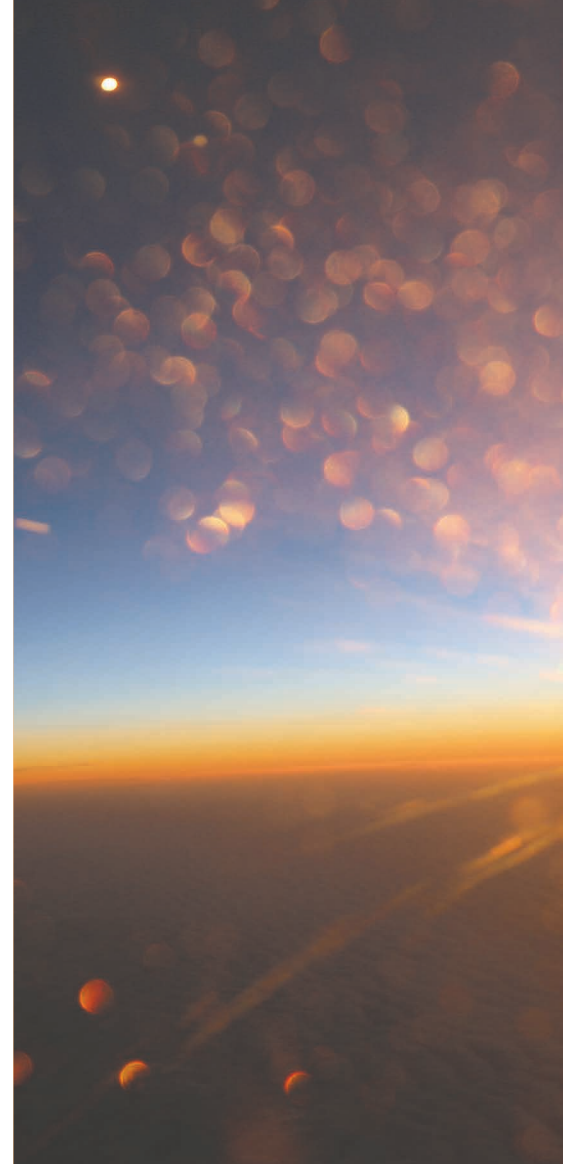
Foruden drift og vedligehold bidrager vi med teknisk og operativ bistand til en række samarbejdspartnere.

### Aktiviteter i det nordatlantiske luftrum

#### En route – Grønland

En route – Grønland omfatter briefing og flyveinformation i Søndrestrøm FIR fra flyveinformationscentralen i Nuuk.

Søndrestrøm FIR strækker sig fra havet syd for Grønlands sydspids og helt op til Nordpolen. Det er en af verdens største flyveinformationsregioner og dækker luftrummet over et samlet område på cirka 4,2 mio. kvadratkilometer. Vores flyveinformationscentral i Nuuk dækker flyveinformationstjeneste op til FL 195 (flyvehøjde 19.500 fod). Flyvekontrollen over denne højde er for den nordlige del af Søndrestrøm FIR delegeret af den danske stat til Island og leveres fra Reykjavik, mens flyvekontrollen i den sydlige del er delegeret til Canada, som leverer servicen fra Gander.



Flyvekontrollen over FL 195 er baseret på aftaler, som blev indgået mellem den danske stat og Canada i 1963 og Island i 1975, og som ikke har været revideret siden aftalernes etablering. Naviair leverer det tekniske udstyr i Grønland, som anvendes af Nav Canada og ISAVIA.

### Lokal lufttrafiktjeneste

I Nordatlanten driver vi flyvepladsvyveinformation på Færøerne fra tårnet i lufthavnen på Vágar.

### Øvrige aktivitetsområder

Øvrige aktivitetsområder i Grønland omfatter blandt andet drift af teknisk udstyr. Vi ejer og vedligeholder det tekniske udstyr til lufttrafikstyring og luftfartskommunikation i Grønland. Vi driver det nationale COM-center i Nuuk, hvorfra vi overvåger de internationale og nationale ATS-kredsløb (Air Traffic Services).

Herudover effektiviserer vi trafikstyringen over Nordatlanten gennem udnyttelse af satellitbaseret teknologi til overvågning af lufttrafikken i samarbejde med en gruppe af andre lufttrafikstyringsselskaber. Det sker gennem vores partnerskab i Aireon LLC.

### Outsourcing

Vi har valgt i et vist omfang at outsource aktiviteter, som ikke er kerneaktiviteter. Vi vurderer fra sag til sag, hvilke aktiviteter det er hensigtsmæssigt at outsource. Aktuelt er rengøring, kantinedrift, vagt- og receptionsservice, trykning af AIM-materiale, vedligehold af byggetekniske installationer, vedligehold af grønne arealer samt teknisk vedligehold i Grønland outsourcet.

# Kundegrundlag

Vi vil til enhver tid bestræbe os på at levere den bedste ydelse til vores kunder. Vi fastholder både et højt niveau for sikkerhed og leverer den efterspurte kapacitet til et prisniveau, som er optimalt i forhold til den høje og ønskede servicestandard.

## Luftfartsselskaber

I dansk luftrum servicerer vi en række danske og udenlandske luftfartsselskaber med afvikling af mere end 600.000 flyvninger årligt. Servicen leverer vi både fra vores kontrolcentral i København og fra kontroltårnene i de lufthavne, hvor vi har aktiviteter.

I 2015 var der lidt mere en route-flytrafik end i 2014.

Udviklingen i flytrafikken har gennem en årrække været meget ujævn, og de løbende prognoser, som vi har tilrettelagt vores drift efter, har samtidig været usikre og svingende. Syv år efter starten på den seneste finanskrise tegner alt til, at der højst bliver en svag vækst i luftfarten i størstedelen af Europa i en årrække fremover. Denne forventede udvikling vil også gælde for Danmark, hvor vi kun forventer en svag vækst i lufttrafikken.

## Lufthavne

Vores største lufthavnskunde er Københavns Lufthavne A/S. Vi er meget opmærksomme på lufthavnens vigtige rolle som nordeuropæisk knudepunkt og den samfundsmæssige betydning, det indebærer at have en dansk lufthavn med høj international status. Vi er meget bevidste om den store indflydelse, vi har på det serviceniveau, der leveres til den internationale luftfart. Vi har derfor stærkt fokus på altid at sikre en sikker og effektiv trafikafvikling, så Københavns Lufthavn fremstår attraktiv i forhold til konkurrerende storlufthavne i nabolandene. Blandt andet har vi i en årrække gennemført lufttrafikstyringen, uden at vi har medvirket til – eller forårsaget – nogen former for nævneværdige forsinkelser. Samtidig betyder vores effektive og direkte trafikafvikling, at Københavns Lufthavn fremstår som et brændstoføkonomisk – og dermed CO<sub>2</sub>-besparende – valg for luftfartsselskaberne. Det gavner både selskabernes økonomi og miljøet.

De øvrige lufthavne i Danmark spiller en central rolle både for udviklingen af luftfarten i Danmark og for at fastholde en effektiv indenrigsluftfart.

Det er vigtigt, at de danske lufthavne stadig formår at tiltrække lufttrafik i konkurrence med andre transportformer og i konkurrence med nærliggende lufthavne i vores nabolande. Som leverandør til lufthavnene har vi derfor vores opmærksomhed rettet mod både at levere den mest effektive lufttrafiktjeneste og på at holde prisen for vores ydelser på lavest mulige niveau. Denne indsats omfatter blandt andet kontinuerlige vurderinger af muligheden for at udvikle lufttrafiktjeneste gennem udnyttelse af ny teknologi.

## Forsvaret

Forsvaret gennemfører træningsflyvning og løser en række nationale opgaver i dansk luftrum, herunder afvisningsberedskab, eftersøgnings- og redningsflyvning samt havmiljøovervågning. Naviair er i tæt kontakt med Forsvaret for bedst muligt at kunne understøtte de militære behov.

Den løbende planlægning af militære og civile luftrumsaktiviteter håndteres af Airspace Management Cell (AMC) Danmark, som drives af Naviair i fællesskab med ESK 515 i Kastrup. Den aktuelle civile og militære trafikafvikling er integreret og afvikles



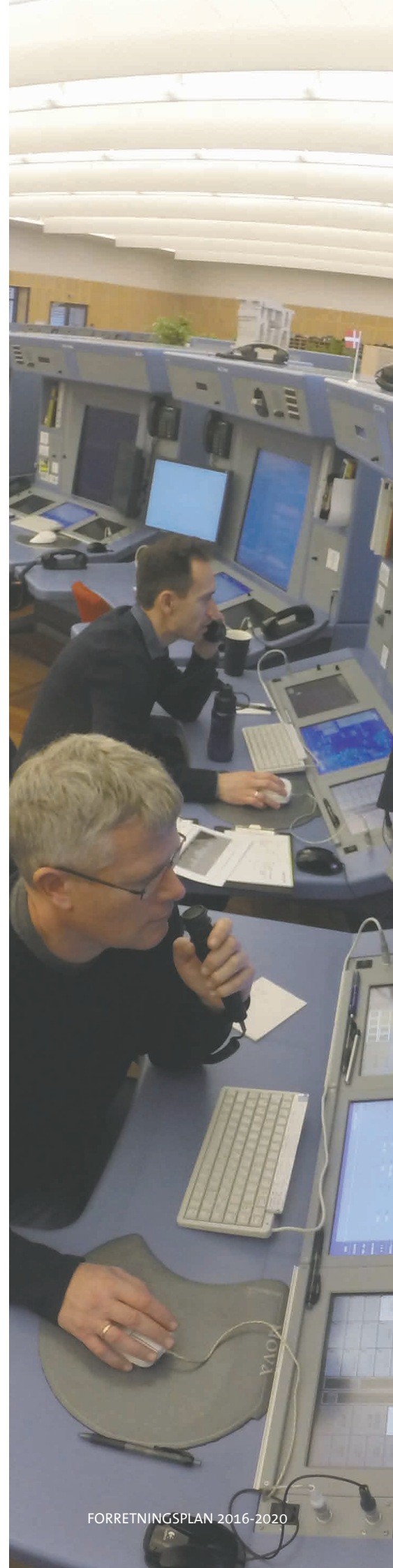
af flyvelederne i kontrolcentralen i København under Naviairs ledelse. Flyveledere fra Forsvaret indgår i den integrerede trafikstyring.

De militære træningsbehov understøttes af militære træningsområder, som kan tildeles i forhold til aktuelle behov.

- Den mest krævende træningsflyvning afvikles i områder, som reserveres dagen før, hvilket sikrer, at den civile lufttrafik på planlægningsstadiet får kendskab til den bedst opnåelige flyvevej rundt om områderne, uanset om de vælger at flyve efter rutestruktur eller fri planlægning af flyvevej.
- Mindre krævende træningsflyvning kan tillige gennemføres i træningsområder, som kan tildeles umiddelbart. Her er det flyvelederne i kontrolcentralen, som tilpasser træningsområdets udbredelse til den civile lufttrafik i området, således at den samlede lufttrafik afvikles smidigt og effektivt.

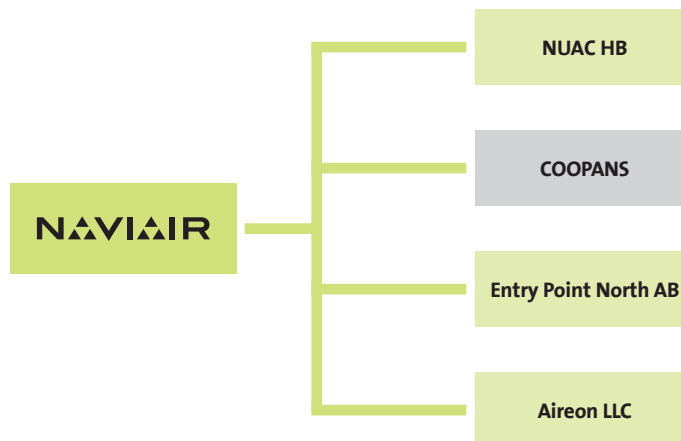
Forsvarets flyvning uden for de militære træningsområder understøttes i kontrolcentralen i forhold til de aktuelle behov. Flyvningerne gennemføres efter de regler, der er fastsat af Trafik- og Byggestyrelsen for det pågældende luftrum.

I Nordatlanten arbejder Naviair tæt sammen med Arktisk Kommando, og vi lejer lokaler hos Arktisk Kommando i Nuuk i Grønland. Her indgår vores flyveinformationscentral i Joint Rescue Coordination Centre Grønland. Den nære koordination i eftersøgnings- og redningsopgaver for luftfarten i Grønland sikrer den optimale indsats.



# Internationale partnerskaber

For at realisere vores vision og målet om altid at være blandt de bedste i vores branche er Naviairs forretningsmodel baseret på et stærkt engagement i fire internationale partnerskaber.



- Delejede virksomheder
- Internationalt samarbejde (Naviair, Irish Aviation Authority, LfV, Austro Control & Croatia Control)

## NUAC HB



**Ejere:** Naviair (Danmark), LfV (Sverige)

NUAC blev etableret i 2009 som den første – og fortsat eneste – integrerede driftsvirksomhed i Europa, der har ansvaret for en route-lufttrafikstyringen i én samlet funktionel luft-rumsblok (FAB). NUAC driver de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm som underleverandør på vegne af Naviair og LfV.

NUAC har kun direkte cirka ti ansatte, mens de øvrige cirka 650 medarbejdere er udlånt til NUAC fra Naviair og LfV. De tre kontrolcentraler og det øvrige udstyr, som NUAC benytter,

ejes af Naviair og LfV, men stilles til rådighed for selskabet.

Gennem medejerskabet af NUAC udmønter vi en del af vores ambition om at medvirke til harmonisering af lufttrafikstyringen i Europa. Samtidig sikrer vi gennem NUAC en fortsat effektivisering af lufttrafikstyringen.

## COOPANS



**Partnere:** Naviair (Danmark), Austro Control (Østrig), Croatia Control (Kroatien), Irish Aviation Authority (Irland), LfV (Sverige)

COOPANS er et internationalt samarbejde mellem Naviair, Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority og LfV.

Siden COOPANS blev etableret i 2006, har partnerne samarbejdet om fælles udvikling, opgradering og harmonisering af sine lufttrafikstyringssystemer. Systemerne benytter nu fælles software, og vedligeholdelsesprocesserne er harmoniserede. Dermed er nu syv kontrolcentraler i Danmark, Sverige, Irland, Østrig og Kroatien harmoniserede. De syv kontrolcentraler opgraderes nu synkront to gange årligt. I 2015 blev opgraderingerne gennemført over 14 dage pr. opgradering uden nogen forsinkelser eller andre gener for flytrafikken. Vi forventer også, at de periodiske fremtidige systemopgraderinger bliver gennemført uden nogen former for negative konsekvenser for flytrafikken. Det er en unik udvikling i europæisk lufttrafikstyring, hvor selskaberne i de øvrige lande fortsat driver deres kontrolcentraler med individuelle og meget forskellige tekniske systemer.

I COOPANS harmoniserer vi endvidere de operative og tekniske arbejdskoncepter og begrænser dermed specifik-

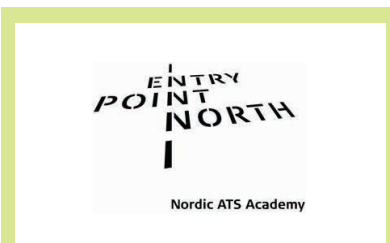
ke og individuelle funktionaliteter i de enkelte selskaber.

Vi anslår, at vi reducerer vores systemudviklingsomkostninger i forhold til de omkostninger, hver enkelt partner ellers ville få, hvis vi skulle udvikle teknikken hver for sig og på egen hånd. Hertil kommer betydelige besparelser på driftsomkostningerne, som vi opnår gennem fælles arbejdskoncepter og udveksling af erfaringer.

I 2015 blev COOPANS-samarbejdet udvidet til COOPANS Alliance, der ud over et teknisk-operativt samarbejde nu også inkluderer en fælles tilgang til og deltagelse i SESAR 2020, SESAR Deployment Manager, EU-støtteprojekter og A6-samarbejdet, hvor COOPANS Alliance indgår på lige fod med de fem største lufttrafikstyrings-selskaber i Europa. Via disse samarbejder er vi med til at præge udviklingen i Europa. Yderligere information om SESAR 2020, SESAR Deployment Manager og A6 kan findes under afsnittet Europæiske rammer.

Gennem COOPANS Alliance har de fem partnere placeret sig i forreste linje i arbejdet med at udmønte EU's krav om harmonisering af lufttrafikstyringen.

## Entry Point North



**Ejere:** Naviair (Danmark), Avinor (Norge), Irish Aviation Authority (Irland), LfV (Sverige)

ATS-akademiet Entry Point North ligger i Malmø Lufthavn og ejes i fællesskab af Naviair, Avinor, Irish Aviation Authority og LfV. Akademiet blev oprettet i 2006 som det første transnationalt ejede akademi inden for ATM-uddannelse og -træning, og i 2013 kom Irish Aviation Authority med i ejerkredsen.

Entry Point North tilbyder blandt andet Recruitment services, Initial training, Conversion training, Re-

resher training samt Development training. I tråd med ambitionen i SES er Entry Point Norths primære formål at gennemføre standardiseret og harmoniseret uddannelse af flyvelederaspiranter og flyveledere.

Akademiet er fuld kursusleverandør af ATM-træning, der også omfatter English aviation training and tests, Safety Management System, Accident investigation, supervisor-kurser, ATSEP-kurser samt uddannelse af teknisk personale, der udfører vedligeholdelse af ATM- og CNS-udstyr.

Ud over at levere ATS-uddannelse til de fire ejere servicerer Entry Point North lufttrafikstyringsselskaber fra hele verden gennem salg af uddannelser, som skræddersys til kundernes behov og afvikles enten hos Entry Point North i Sturup eller lokalt hos kunden. Entry Point North har flere end 40 kunder fordelt over 20 forskellige lande.



## Aireon



**Ejere:** Naviair (Danmark), ENAV (Italien), Irish Aviation Authority (Irland), Iridium (USA), Nav Canada (Canada)

Aireon er et samarbejde mellem en række selskaber, som i løbet af de kommende år vil etablere verdens første satellitbaserede fuldt globalt dækkende overvågningssystem til luftfarten. Når det nye system efter forventningen er i drift i 2018, vil det være muligt overalt på kloden at hente data om alle fly, som er udstyret med ADS-B-udstyr. Langt de fleste kommercielle fly har allerede i dag dette udstyr, men aktuelt er det mindre end 30 procent af klodens areal, som er dækket af det eksisterende overvågningsudstyr. De resterende – ofte øde – områder er i dag uden overvågning, så lufttrafikstyringen baseres i dag på piloternes egne indrapporteringer over radioen om position, højde, kurs og fart.

Aireon LLC har hovedkvarter i Virginia, USA. De øvrige partnere i samarbejdet er – foruden Naviair (med en forventelig ejerandel på 6 % i 2018) – det amerikanske telekommunikations-selskab, Iridium Communications Inc. (24,5 %) samt lufttrafikstyringsselskaberne Nav Canada (51 %), ENAV (12,5 %) og Irish Aviation Authority (6 %).

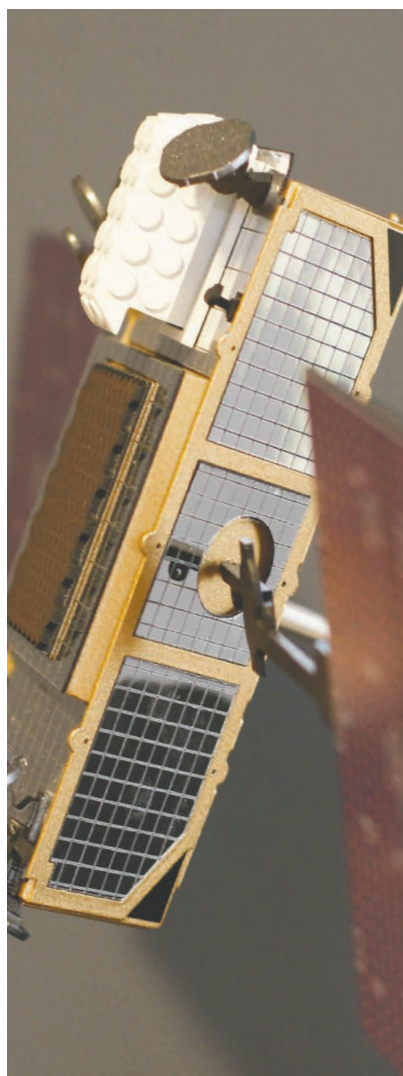
Det nye system omfatter 66 satellitter og yderligere en række reservesatellitter, som Iridium sender i kredsløb omkring Jorden i perioden 2016-2017. Endvidere omfatter systemet et antal modtagestationer placeret forskellige steder på Jorden og en ny satellitkontrolcentral, som er under etablering i Virginia.

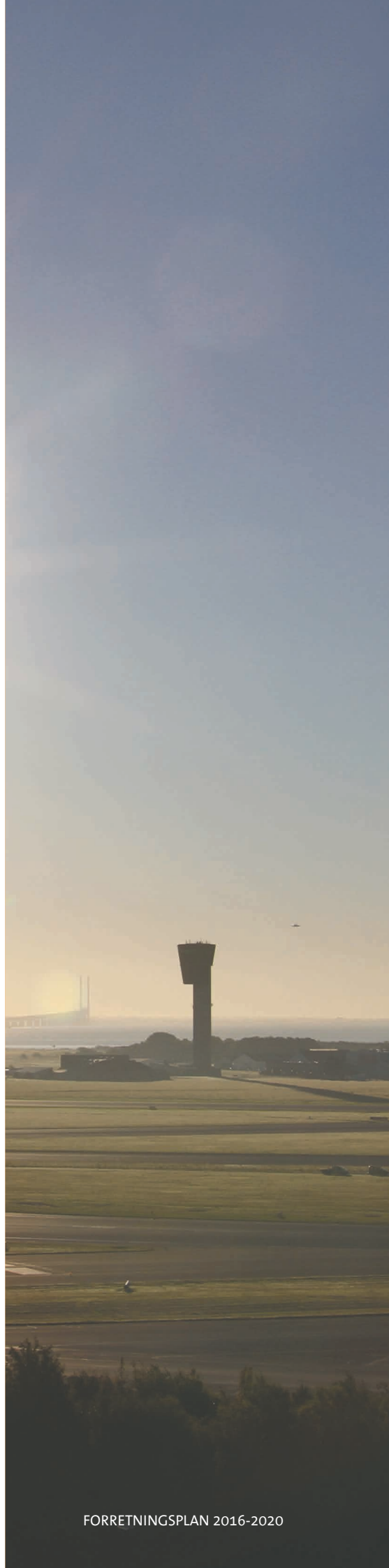
Aireons forretningsstrategi er baseret på salg af trafikovervågningsdata først og fremmest til lufttrafikstyringsselskaberne og sekundært til blandt andre luftfartsselskaber og flyhandlingselskaber. Aireon har allerede nu indgået foreløbige aftaler om datasalg til blandt andre USA, Curaçao, Storbritannien, Sydafrika, Singapore og New Zealand. Naviair

medvirker aktivt til Aireons salg af ydelser og udviklingen af operative koncepter, der understøtter Aireons forretningsstrategi.

Som en særlig service vil Aireon gennem tjenesten, Aireon ALERT, levere den første globale nødovervågnings-service, hvor data om bortkomne og eftersøgte luftfartøjer stilles gratis til rådighed for redningstjenester og andre relevante tjenester. Denne vederlagsfrie service vil styrke det globale redningsberedskab for fly betydeligt.

Den forbedrede overvågning bliver et stort fremskridt for lufttrafikstyringen. Ud over de sikkerhedsmæssige fordele giver systemet også lufttrafikstyringsselskaberne mulighed for at udnytte luftrummet langt mere effektivt end i dag. Dermed kan luftfartsselskaberne spare brændstof og flyvetid, og miljøet bliver sparet for betydelige mængder af klimagasser.







# Miljø- og klimatiltag

Akkurat som al anden transport påvirker luftfarten både miljø og klima. Luftfartens andel af den globale luftforurening ligger på mellem 2 og 3 procent. Hele transportsektoren har ansvaret for cirka 20 procent. Den største forurener i sektoren er vejtransporten, som på globalt plan står for 14 procent af den samlede forurening.

Uanset at luftfarten altså kun står for en mindre del af den globale miljø- og klimapåvirkning, er det naturligvis altid en udfordring at sikre den størst mulige reduktion af forureningen. Fly og flymotorer udvikles konstant, så de generation for generation forurener stadig mindre. I Naviair arbejder vi også målrettet på at reducere miljø- og klimapåvirkninger i vores led af luftfartens værdikæde. Gennem optimal udnyttelse af luftrummet, den mest effektive trafikstyring som muligt og samarbejde om udviklingen af nye tekniske løsninger, søger vi konstant efter muligheder for at mindske påvirkningen.

## Luftfartens udledning af CO<sub>2</sub> og øvrige klimagasser

Vi bestræber os på at optimere vores infrastruktursystemer og effektivisere lufttrafikstyringen, så vi i videst muligt omfang gennem vore aktiviteter kan medvirke til at reducere luftfartens miljø- og klimapåvirkning. I det omfang det er muligt – og hvor det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt – giver vi flyene direkte ruter mellem deres destinationer og sørger for, at de får den flyvehøjde og den hastighed, som luftfartsselskaberne ønsker, for at de individuelle flytyper bruger mindst

muligt brændstof. Vi sørger også for, at flyene starter, lander og opererer på jorden i lufthavnene, så brændstofforbruget kan holdes så lavt som muligt.

Flyvesikkerheden har naturligvis altid førsteprioritet, når der afvikles flytrafik. Selv med det højeste niveau af sikkerhed bestræber vi os på altid at optimere afviklingen af flytrafikken, samtidig med at vi har opmærksomheden rettet mod enhver mulighed for at gennemføre nye klima- og miljøforbedrende tiltag.



Optimeringen sker gennem prioritering af en serviceorienteret kultur, hvor vi bestræber os på at imødekomme luftfartsselskabernes og piloternes ønsker om flyvevej, hastighed og flyvehøjde. Samtidig arbejder vi målrettet med at udvikle de mest effektive trafikkoncepter og sikre den mest fleksible brug af luftrummet. I dette arbejde følger vi naturligvis anbefalingerne fra de europæiske luftfartsorganisationer.

På alle de mest brændstofforbrugende indsatsområder er vi langt fremme med udviklingen af klimavenlige trafikkoncepter. Det gælder både inden for fri planlægning af flyvevej, Continuous Climb Operations, Continuous Descent Operations og Required Navigation Performance. Blandt mange andre koncepter undersøger vi også muligheden for Extended Arrival Management.

Vi har allerede siden 2011 sammen med LfV praktiseret fri planlægning af flyvevej i det dansk-svenske luftrum. Her kan luftfartsselskaberne frit planlægge den kortest mulige og mest direkte vej gennem vores luftrum. Selskaberne kan altså meget præcist beregne den mængde brændstof, som flyet skal medbringe for at gennemføre flyvningen og dermed reducere flyets startvægt så meget som muligt, så der både spares brændstof på at flyve med lettere fly og på at flyve den kortest mulige distance. Eurocontrol har beregnet, at fri planlægning af flyvevej samlet reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen i det dansk-svenske luftrum med 40.000 ton pr. år.



I november 2015 blev fri planlægning af flyvevej udvidet til at omfatte hele det nordiske område – Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland og Letland. I samarbejde med en række andre lufttrafikstyringsselskaber i Borealis Alliance bliver området yderligere udvidet til også at omfatte Irland, Storbritannien og Island fra 2018. Der er dermed lagt op til yderligere store miljø- og klimaforbedringer i de kommende år.

Gennem omfattende anvendelse af Continuous Climb Operations ved udflyvning fra Københavns Lufthavn sparer vi miljøet for et udslip på cirka 32.000 ton CO<sub>2</sub> årligt. Samtidig sparer luftfartsselskaberne samlet cirka 10.000 ton brændstof årligt. Besparelserne er dokumenteret i en analyse fra Eurocontrol. Ved Continuous Climb Operations får de startende fly lov til at afvige fra den såkaldte Standard Instrument Departure-procedure, hvor de under udflyvningen flere gange trappevis skal blive på forskellige højdeniveauer. Flyene får i stedet tilladelse til at gå direkte op til deres ønskede marchhøjde, samtidig med at de hurtigst muligt får lov til at dreje direkte mod rejsemålet.

Continuous Descent Operations giver piloterne mulighed for at planlægge den mest brændstofbesparende og klimavenlige indflyvning til lufthavnene fra flyets marchhøjde til landing. Det betyder, at flyet bruger mindst mulig motorkraft under den sidste del af flyvningen. I lufthavne med stor trafikthed kan det være vanskeligt at gennemføre Continuous Descent Operations og samtidig opretholde en høj kapacitet med optimal tæthed mellem de startende og landende fly; men i perioder med lav trafikintensitet er det muligt at anvende konceptet, uden at Continuous Descent Operations bremser muligheden for at fastholde den høje procentdel af Continuous Climb Operations.

I Københavns Lufthavn samarbejder vi også tæt med både lufthavnen, luftfartsselskaberne og andre relevante aktører om at reducere partikeludledningen gennem en effektiv styring af flyene, mens de opererer i lufthavnen.

## Støj

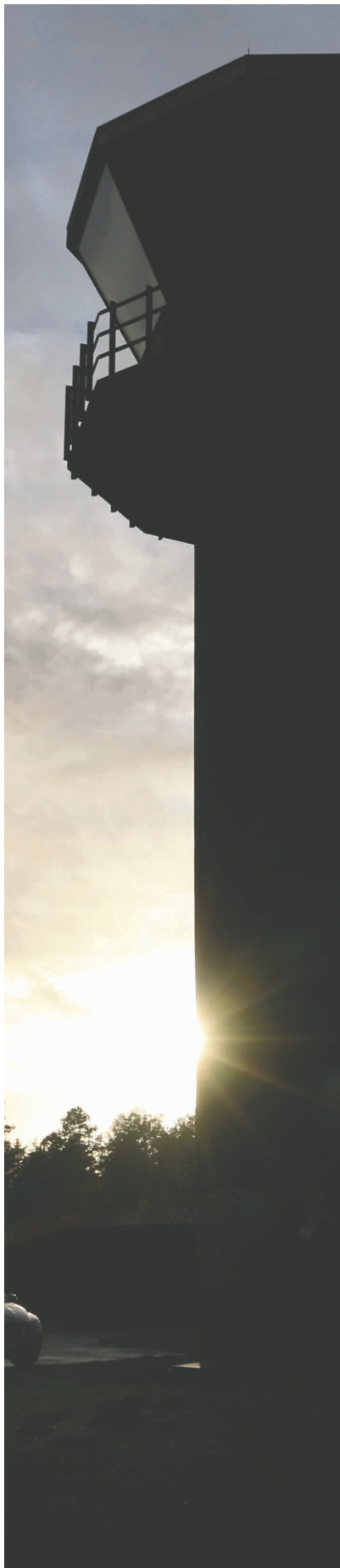
I alle lufthavne, hvor Naviair afvikler trafikken, er der fastsat klare støjrestriktioner, som sikrer omgivelserne imod unødvendige støjgener fra luftfarten. Vi følger naturligvis restriktionerne nøje og medvirker i øvrigt aktivt til at nedbringe støjen i og omkring lufthavnene gennem anvendelse af de mest hensigtsmæssige trafikprocedurer. Vi oplever derfor kun meget få tilfælde med overskridelser af støjbegrænsningerne, hvor Naviair har et medansvar.

## Miljø- og klimatiltag i vores bygninger og teknik

Naviair arbejder i alle døgnets timer året rundt. Og vores tekniske anlæg kræver meget energi til både drift og køling. Derfor har vi et betydeligt energiforbrug i både bygninger og teknik.

Vi har et stort energiforbrug til køling, og vi er aktuelt ved at opføre nye kølecentraler i København med tilpasning af køleinstallationerne til grundvandskøling og installation af nye kølemaskiner. Vi forventer at sætte det nye anlæg i drift i 2017. Anlægget forventes at give en årlig besparelse på op til 1,5 mio. kr. i energjudgifter til køling, og samtidig vil vi reducere vores CO<sub>2</sub>-belastning med cirka 275 ton pr. år. Den samlede investering i det nye anlæg forventes at blive på 34 mio. kr.

Herudover har vi også gennemført en række andre mindre tiltag blandt andet løbende udskiftning af lysarmaturer til LED-armaturer, og vores samlede energiforbrug har gennem de seneste år været faldende.



## Klimastrategi

Vi arbejder målrettet og konstant på at udnytte mulighederne for at medvirke til en positiv klimaindsats. Arbejdet gennemføres i løbende dialog og samarbejde med vores kunder, og vi deltager i miljø- og klimaarbejdet i en række sammenhænge herunder i SES, SESAR, NUAC og COOPANS.

Med udgangspunkt i Eurocontrol og IATA's fælles Flight Efficiency Plan fortsætter vi med at udvikle og sikre fleksibel brug af luftrummet gennem:

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder.
- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til lufthavne, hvor Naviair leverer tårntjeneste.
- Minimal ventetid på jorden med motorerne i drift gennem effektiv trafikafvikling i lufthavnene.
- Continuous Climb Operations, hvor det overhovedet er muligt – med direkte ruteføring og stigning til marchhøjde.
- Deltagelse i samarbejde om udvikling af satellitbaseret global overvågning af lufttrafikken med de muligheder et sådant system vil give for at optimere luftrumsudnyttelsen og nedsætte brændstofforbruget.

# Europæiske rammer

EU's rammer for lufttrafikstyringen har stor indflydelse på den måde, Naviair skal drive sine aktiviteter på. Medlemslandene i EU har sammen med en række andre europæiske lande forpligtet sig til at harmonisere og samle lufttrafikstyringen i Europa i ét fælles luftrum. Det betyder, at lufttrafikstyringen i hele Europa er underlagt de samme rammer og udviklingsmål. Hensigten er at opnå ensartet lufttrafikstyring for såvel civile som militære luftrumsbrugere med henblik på at skabe en sikker, effektiv og økonomisk lufttrafikafvikling over hele Europa og samtidig reducere påvirkning af miljøet.

## Single European Sky – SES

EU's mål er beskrevet i den såkaldte Single European Sky-lovpakke fra 2004 samt i en række ændringer hertil, som findes i en SES II-lovpakke fra 2009.

Efter rammerne i SES er de mange statsafgrænsede geografiske områder pr. december 2012 lagt sammen i funktionelle luftrumsblokke. Danmark indgår i en luftrumsblok med Sverige – den dansk-svenske FAB. Der er med SES indført resultatmål (se afsnittet Præstationsordning). European Aviation Safety Agency (EASA) har fået overført beføjelser og ansvar vedrørende sikkerheden på lufttrafikstyringsområdet, og Eurocontrol varetager den paneuropæiske koordination gennem sin funktion som Network Manager. Der er også gennemført miljøregler og bestemmelser til reduktion af forurening.

## Præstationsordning

Siden 2012 har Naviair fulgt den europæiske præstationsordning. Præstationsordningen udspringer af Single European Sky-lovgivningen, hvor EU både vil sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa og tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende lufttrafik. Samtidig er det målet at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen og udgifterne til luftfartstjenester.

Præstationsordningen er juridisk bindende for EU-medlemsstaterne. Lufttrafikstyringsselskaber bliver målt på deres resultater, og hvis resultaterne ikke opfylder præstationskravene, kan der blive tale om korrigerende foranstaltninger i form af pålæggelse om fremtidig ratenedsættelse. Det er de nationale myndigheder, der formulerer og igangsætter eventuelle korrigerende foranstaltninger.

Præstationsforbedringerne skal hentes gennem både fastsættelse af fællesskabsdækkende, FAB-dækkende og nationalt dækkende præstationsmål. Præstationsordningen omfatter en route-området, terminaler og lufthavne.

De fællesskabsdækkende præstationsmål vedtages af EU-Kommissionen og anvendes til at udarbejde en præstationsplan for hvert enkelt af de nationale luftrum (nationalt dækkende præstationsmål) eller for den funktionelle luftrumsblok, som det nationale luftrum indgår i (FAB-dækkende præstationsmål).

Naviair er omfattet af præstationsplanen for den dansk-svenske FAB. Der er fastsat præstationsmål inden

for følgende fire områder: Sikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostningseffektivitet.

## Single European Sky ATM Research – SESAR

SESAR er en udløber af SES, som kører i perioden 2009-2014 (forlænget til 2016), og er EU's forskningsprogram til udvikling af den nye generation af ét europæisk lufttrafikstyringsystem. Det vil sige, at SESAR er den teknologiske tilgang til at afprøve og finde løsninger, som kan indfri målene i SES.

Programmet kombinerer teknologi med operationelle, økonomiske og lovgivningsmæssige aspekter. I 2014 besluttede EU at forlænge arbejdet i SESAR i et nyt program kaldet SESAR 2020, der skal være i drift i perioden 2015-2020. SESAR 2020 bygger på erfaringerne fra SESAR og fokuserer indsatsen på færre områder og mere operative behov. Det vil sige, at der nu er 40 arbejdsplaner i SESAR 2020 i stedet for de oprindelige cirka 200 arbejdsplaner.

I 2007 etablerede EU et fællesforetagende sammensat som et offentligt privat partnerskab, det såkaldte SESAR Joint Undertaking. Formålet med SESAR Joint Undertaking er at styre og udvikle SESAR. Medlemmerne er EU-Kommissionen, Eurocontrol og luftfartssektoren (herunder et antal lufttrafikstyringsselskaber), som hver har en tredjedel af pladserne og hver bærer en tredjedel af udgifterne. SESAR Joint Undertaking er af EU's ministerråd i 2013 blevet forlænget til at dække perioden frem til 2024. Naviair har hidtil deltaget i arbejdet i SESAR Joint Undertaking gennem

NORACON – NORth European and Austrian CONSortium. Dette samarbejde ophører i 2016. Naviair deltager i SESAR Joint Undertaking fra 2015 sammen med vores partnere i COOPANS Alliance.

### SESAR Deployment Manager

Arbejdet i SESAR har mundet ud i en række forslag til områder, hvor der bør udstedes fælles regler. EU-Kommissionen har på den baggrund indført ny lovgivning i 2014 med seks regelsæt samlet benævnt Pilot Common Projects. Selve udrulningen af, hvordan disse – og kommende – regler indføres i medlemslandene, sker via et styrende organ – Deployment Manager. Naviair er, sammen med de øvrige COOPANS-partnere, blevet valgt af EU-Kommissionen til at være med til at drive Deployment Manager-enheden. Deployment Manager-enheden drives af grupperne A6, der er en alliance af lufttrafikstyringsselskaber, A4, der er en alliance af luftfartsselskaber og SDAG (SESAR Deployment Alliance Group), der er et konsortium af lufthavne.

SESAR Deployment Manager har i 2015 udarbejdet et Deployment Programme, underopdelt i de seks regelsæt og yderligere i 44 initiativer (Families), der skal være gennemført, for at Pilot Common Projects-lovgivningen kan siges at være gennemført. Disse 44 initiativer danner også grundlag for EU-støtteansøgninger under Pilot Common Projects, som Deployment Manager ligeledes koordinerer og håndterer, inden de fremsendes samlet til EU's støttebevillingskontor, INEA (Innovation and Networks Executive Agency).

### A6

Naviair deltager i A6 Alliance via COOPANS Alliance. A6 er en alliance af de største europæiske lufttrafikstyringsselskaber fra blandt andre Frankrig, Tyskland, England, Spanien og Italien. Formålet er at hjælpe til med moderniseringen af det europæiske ATM-netværk inden for SESAR-programmet til fordel for kunderne. Det er A6's rolle at skabe synergi

mellem de lufttrafikstyringsselskaber, der er medlemmer af SESAR Joint Undertaking, at maksimere kunde- og netværksfordele og at vise lederskab på det europæiske plan inden for tekniske og strategiske områder.

A6-medlemmerne er forpligtet gennem en hensigtserklæring om samarbejde og er fulgyldige medlemmer af SESAR.

## Samarbejder med andre lufttrafikstyringsselskaber



**Medlemmer:** Naviair (Danmark), Avinor (Norge), EANS (Estland), Finavia (Finland), Irish Aviation Authority (Irland), ISAVIA (Island), LfV (Sverige), LSG (Letland), NATS (England)

I arbejdet med at gennemføre EU's regler og udvikle så sikker, effektiv og billig lufttrafikstyring som muligt indgår Naviair i en række samarbejder med andre nordeuropæiske lufttrafikstyringsselskaber. Ud over samarbejdet i NUAC og COOPANS sker det blandt andre gennem Borealis, der omfatter lufttrafikstyringsselskaberne i Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland, UK, Irland og Island.

Et andet samarbejde (NEFRA) pågår mellem den dansk-svenske FAB og den luftrumsblok, som har deltagelse af Letland, Finland, Norge og Estland (NEFAB) om at etablere fri planlægning af flyvevej i hele det nordiske område. I 2015 blev der indført fri planlægning af flyvevej i NEFAB over



**Medlemmer:** Naviair (Danmark), Austro Control (Østrig), Avinor (Norge), EANS (Estland), Finavia (Finland), Irish Aviation Authority (Irland), ISAVIA (Island), LfV (Sverige), Swedavia (Sverige)

FL 285 (flyvehøjde 28.500 Fod). Fra juni 2016 vil der være fri planlægning af flyvevej i hele det kontrollerede luftrum. Fra 2018 er målet, at det sammenhængende luftrum, hvori der kan planlægges fri flyvevej, også kommer til at omfatte UK, Irland og Island.

COOPANS har sammen med det franske lufttrafikstyringsselskab, DSN, besluttet at iværksætte det såkaldte CODACAS-program. Programmet sigter mod en fælles forståelse af ATM-systemer fra 2025 og fremefter. Kombinationen af COOPANS og DSN's erfaring og ekspertise vil skabe synergi og imødekomme SES' (Single European Sky) udfordringer de næste 15 år.

# Brancheorganisationer

## CANSO

Naviair er medlem af CANSO, den civile lufttrafikstyringsorganisation, som repræsenterer sine medlemmers synspunkter over for luftfartens øvrige interessenter.

Naviair har sæde i CANSO's øverste organ, Executive Committee.

## Dansk Industri

Gennem et associeret medlemskab af Dansk Industri er Naviair medlem af brancheforeningen Dansk Luftfart. Foreningen arbejder for at sikre det danske luftfartserhverv en central rolle i den fremtidige vækst og udvikling.



*Under den københavnske Kulturnat den 9. oktober 2015 var Naviair at finde hos Transport- og Bygningsministeriet.*

# Forkortelser og navne

**A4:** Alliance af luftfartsselskaber

**A6:** Alliance af lufttrafikstyringsselskaber

**ADS-B:** Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (overvågningssystem)

**AIC:** Aeronautical Information Circular

**AIP:** Aeronautical Information Publication

**AIS:** Aeronautical Information Services

**ANSP:** Air Navigation Service Provider (lufttrafikstyringsselskab)

**ATM:** Air Traffic Management (lufttrafikstyring)

**ATS:** Air Traffic Services (lufttrafiktjenester)

**Austro Control:** ANSP Østrig

**Avinor:** ANSP Norge

**CNS:** Communications, Navigation and Surveillance

**COM-center:** Kommunikationscenter til behandling og distribution af meddelelser inden for luftfart og meteorologi

**COOPANS:** CO-OPERation of Air Navigation Service providers (samarbejde med andre ANSP'er)

**Croatia Control:** ANSP Kroatien

**DSNA:** ANSP Frankrig

**EASA:** European Aviation Safety Agency (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur)

**ENAV:** ANSP Italien

**Eurocontrol:** European Organisation for the Safety of Air Navigation (Europæisk Organisation for Luftfartens Sikkerhed)

**FAB:** Functional Airspace Block (funktionel luftrumsblok)

**Finavia:** ANSP Finland

**IATA:** The International Air Transport Association (international forening for luftfartsselskaber)

**ISAVIA:** ANSP Island

**Irish Aviation Authority:** ANSP Irland

**LFV:** ANSP Sverige

**Nav Canada:** ANSP Canada

**NATS:** ANSP England

**NEFAB:** North European Functional Airspace Block (består af Norge, Finland, Estland og Letland)

**NEFRA:** North European Free Route Airspace

**NORACON:** NORth European and Austrian CONSortium (nordeuropæisk teknisk samarbejde)

**NUAC:** Nordic Unified Air traffic Control (NUAC er et fælles-ejet svensk handelsbolag under Naviair og LFV, der siden 2012 har stået for driften af de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm).

**Serviceenhed (En route):** Prisen for 100 km flyvning med et luftfartøj med en "Maximum Take-Off Weight" på 50 ton.

**SES:** Single European Sky (EU's mål om at samle det europæiske luftrum)

**SESAR:** Single European Sky ATM Research programme (EU-program om udvikling af den nye generation af ét europæisk lufttrafikstyringssystem)

# NAVIAIR

*Air Navigation Services*

## **Naviair**

Naviair Allé 1

DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

F +45 3247 8800

[www.naviair.dk](http://www.naviair.dk)

*Forretningsplan 2016-2020, udgivet februar 2016.*

*Forsidebilledet viser Emirates' Airbus 380, der for første gang lander i Københavns Lufthavn.*

*Fotos: Jan Eliassen*

*Hent forretningsplanen på [www.naviair.dk/fp](http://www.naviair.dk/fp)*

**Forretningsplan 2016-2020**

 [@naviair](https://twitter.com/naviair)