

Trafikministeriet

Naviair

***Resultatkontrakt mellem Naviair og Trafik-
ministeriet***

2005-2008

Indhold

1. Naviairs strategiske grundlag	3
1.1. Opgaver	3
1.2. Mission og vision.....	3
1.3. Strategiske og operationelle mål for Naviair	4
2. Mål i resultatkontrakten.....	5
2.1. Kundeperspektivet.....	5
2.2. Det økonomiske perspektiv.....	6
2.3. Det interne perspektiv.....	8
2.4. Lærings- og vækstperspektivet	10
4. Kontraktperiode, rapportering mv.	11

Bilag 1. Trafikministeriets strategiske grundlag

1. Naviairs strategiske grundlag

1.1 Opgaver

Naviairs opgave er at levere lufttrafiktjeneste.

Lufttrafiktjenesten på det fuldt brugerfinansierede område omfatter:

- *områdekontrolltjeneste i København FIR – En Route området,*
- *Indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste til Københavns Lufthavne, Kastrup og Roskilde samt Billund – AACC området, og*
- *Indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste til en række provinslufthavne - kontraktområdet*

En Route og AACC-tjenesterne er Naviairs kerneopgaver, og indtægterne i forbindelse hermed udgør godt 94 pct. af indtægterne på det fuldt brugerfinansierede område. En Route samt AACC områderne finansieres via afgifter fra luftfartsselskaberne, opkrævet af EUROCONTROL på medlemsstaternes vegne.

Lufttrafiktjeneste til provinslufthavnene (samt teknisk vedligehold for eksterne kunder) foregår i henhold til kontrakter, og indtægterne fra disse kontrakter udgør knap 6 pct. af indtægterne på det fuldt brugerfinansierede område.

Herudover yder Naviair informations- og alarmeringstjeneste i grønlandsk luftrum, hvilket finansieres dels via ICAO, dels af den danske stat.

1.2 Mission og vision

Naviairs mission og vision, dvs. virksomhedens eksistensberettigelse hhv. det langsigtede mål for udvikling af virksomheden, er formuleret med udgangspunkt i Trafikministeriets strategiske grundlag: "Mobilitet der skaber værdi", og som fremgår af bilag 1.

Mission

Naviair skal levere sikker og effektiv afvikling af lufttrafik til gavn for luftrummet brugere.

Vision

Naviair skal ved satsning på internationale alliancer udvikle virksomheden, så den til stadighed er blandt de bedste flyvesikringstjenester i Europa målt på følgende:

- *Sikkerhed*
- *Effektivitet*
- *Regularitet*
- *Miljø*

Sikkerhed

fordi sikker trafikafvikling er en afgørende kvalitetsfaktor.

Regularitet

fordi regularitet har vidtrækkende økonomiske og miljømæssige konsekvenser, ikke kun for brugere af det danske luftrum og for det danske samfund, men tillige på europæisk plan.

Effektivitet

fordi Naviair i forhold til såvel kunder som omverden skal kunne dokumentere, at opgaveløsningen er konkurrencedygtig og opfylder kundernes behov.

Miljø

fordi der er et stigende nationalt såvel som internationalt pres for at finde en balance, der tilgodeser kravene til miljøforbedringer, og som samtidig giver plads til luftfartens fortsatte vækst.

1.3 Strategiske og operationelle mål for Naviair

I forbindelse med den årlige målformulering for Naviair omsættes visionen til strategiske og operationelle mål for Naviair ved hjælp af Balanced Scorecard modellen med henblik på at sikre en balanceret styring og udvikling af virksomheden, omfattende såvel kort som langt sigt og såvel indre effektivitet som hensynet til kunderne. Strategiske og operationelle mål er derfor udarbejdet med udgangspunkt i følgende parametre: sikkerhed, regularitet, effektivitet, miljø og vækst.

Transformationen af visionen til strategiske og operationelle mål skal sikre opfyldelse af krav fra Naviairs kunder/brugere, fra nationale og internationale samarbejdspartnere, fra virksomhedens ejer (Trafikministeriet) og fra tilsynsmyndigheden (Statens Luftfartsvæsen).

Naviairs internationale forpligtelser er styret dels via EUROCONTROL dels via EU, herunder i særlig grad forordningerne om Single European Sky (SES), hvis formål er at effektivisere og harmonisere trafikafviklingen i det europæiske luftrum.

I overensstemmelse med SES-forordningerne og Naviairs vision om at udvikle virksomheden ved satsning på internationale alliancer arbejdes der fortsat på at beskrive, hvordan man kan etablere en fælles ejet kontrolcentral for lufttrafiktjeneste i det øvre luftrum sammen med de nordiske nabolande og samtidig varetage ydelsen af lufttrafiktjeneste i en del af det sydsvenske luftrum fra Naviairs kontrolcentral med henblik på styrkelse af den trafikale infrastruktur i Øresundsregionen.

Resultatkontrakten medtager primært de eksternt rettede strategiske og operationelle mål i Naviairs BSC, dvs. mål der retter sig mod Naviairs kunder og brugere, men omfatter tillige væsentlige udviklingstiltag, der sigter mod at ændre opgavernes karakter eller væsentlige egenskaber ved disse.

2. Mål i resultatkontrakten

2.1. Kundeperspektivet

Strategisk mål 2.1.1:

Ydelse af lufttrafiktjeneste i Danmark skal ske med høj og stigende flyvesikkerhed.

Det strategiske mål er fastsat på baggrund af, at sikker trafikafvikling er en afgørende kvalitets/konkurrencefaktor for Naviair i relation til kunder og brugere.

Strategien omfatter alle former for trafikafvikling: En Route, AACC samt kontraktområdet.

Operationelt mål:

Antallet af hændelser vedr. near collision (ACC, TWR/APP CPH og provinslufthavne), hvor Naviair har været direkte eller indirekte årsag til forløbet, skal i 2005 ligge under 20.

Målet opgøres på hændelser klassificeret i henhold til det af EUROCONTROL fastsatte regelsæt ESARR2 "Severity Classification Scheme", kategori A (alvorlig hændelse, der alene i resultatet adskiller sig fra en ulykke) og kategori B (større hændelse, hvor der ikke alene er tale om underskridelse af minima, men hvor der er aktuel fare for sammenstød mellem luftfartøjer eller med forhindringer).

Målopfyldelsen opgøres tertialt som glidende årsgennemsnit, dvs. at målopfyldelsen for 1. tertial 2005 måles som antal hændelser i perioden maj 2004 – april 2005.

Strategisk mål 2.1.2:

Kapaciteten i lufttrafiktjenesten skal svare til brugernes krav og forventninger.

Strategien skal ses på baggrund af, at regularitet har vidtrækkende økonomiske konsekvenser såvel for danske brugere af luftrummet og for det danske samfund, som på europæisk plan.

Operationelle mål:

Trafikafvikling En Route

Average delay (forårsaget af ACC København) må max. udgøre 0,2 minut pr. flyvning.

Målemetode: Average delay beregnes som samlet delay i forhold til samtlige operationer og opgøres hver måned af CFMU (EUROCONTROL).

Det kan oplyses, at EUROCONTROL har fastsat krav om, at medlemslandene senest i 2006 skal have nedbragt den gennemsnitlige forsinkelse (average delay) pr. flyvning til 1 minut, svarende til ca. 1/3 minut pr. kontrolcentral.

Trafikafvikling TWR/APP Københavns Lufthavne A/S, Kastrup

Min. 98,5% af efterspørgselen (på 83 operationer, som er kapacitetsgrænsen,

eller derunder) i tidsrummet 09.00 – 10.00 skal afvikles i dette tidsrum. Dage med dårligt vejr hhv. étbanesystem indgår ikke i beregningen.

Kapacitetsudnyttelsen måles ved, at antal starter og landinger sættes i forhold til actual demand, som opgjort af CFMU (EUROCONTROL). Kapacitetsudnyttelsen opgøres på månedsbasis.

Strategisk mål 2.1.3:

Naviairs kunder og brugere skal være tilfredse med de ydelser, Naviair leverer.

Strategien omfatter alle former for trafikafvikling og skal ses på baggrund af Naviairs vision om at være blandt de bedste flyvesikringstjenester i Europa, hvilket forudsætter, at kunderne er tilfredse.

Operationelt mål:

Der gennemføres i 2005 en brugerundersøgelse blandt luftfartsselskaber og piloter. Den brugertilfredshed, der konstateres i denne undersøgelse, skal udgøre min. 90 pct., målt som det antal brugere der er enten meget tilfredse eller tilfredse med Naviairs ydelser til brugergruppen. Ved opgørelsen ses der bort fra eventuelle "ved ikke" svar.

Strategisk mål 2.1.4:

Miljøhensyn skal bedst muligt tilgodeses med respekt af flyvesikkerheden.

Operationelt mål:

Fra 1. januar 2005 skal miljøkonsekvenserne af alle nye procedurer for trafikafviklingen i Københavns Lufthavn Kastrup beregnes ved anvendelse af INM-modellen (Integrated Noise Model).

Anvendelse af INM-modellen til beregning af miljøkonsekvenser anbefales af EUROCONTROL.

2.2. Det økonomiske perspektiv

De strategiske mål under det økonomiske perspektiv skal ses i sammenhæng med og understøtte Naviairs strategiske mål under kundeperspektivet om, at kunderne skal være tilfredse med Naviairs ydelser.

Strategisk mål 2.2.1:

Naviair skal udvise høj omkostningseffektivitet, således at prisen på Naviairs ydelser til enhver tid er konkurrencedygtig i forhold til andre udbydere af lufttrafiktjeneste.

Operationelle mål:

Trafikafvikling En Route

"Naviairs" En Route rate må for 2006 max. udgøre 32,8 Euro.

Der er herved set bort fra udgifter i En Route costbasen, der er ukontrollable for Naviair (bidrag til EUROCONTROL, videregivelse af En Route indtægter til Statens Luftfartsvæsen og Danmarks Meteorologiske Institut, tilsynsgebyrer til SLV) samt fra udgifter til forrentning og afskrivning.

Trafikafvikling AACC, Københavns Lufthavn, Kastrup

Naviairs AACC rate må for 2006 max. udgøre 20,6 kr.

Der er herved set bort fra udgifter til forrentning og afskrivning.

Strategisk mål 2.2.2:

Naviair skal være i stand til at dokumentere, at ressourcerne anvendes hensigtsmæssigt og effektivt.

Operationelle mål:

Administration mv.

Det skal sikres, at disponeringen af administrative og tekniske ressourcer er så effektiv som muligt.

Mål og målemetode:

Antal ikke-operative årsværk pr. operativt årsværk til vagter (ATCO in OPS) skal i 2005 udgøre mindre end 2,3 og skal udvise en faldende tendens i kontraktperioden.

Produktiviteten opgøres tertialt som glidende årsgennemsnit.

Trafikafvikling En Route

Det skal sikres, at disponeringen af personalet i En Route er så effektiv som muligt.

Mål og målemetode:

Produktivitet En Route: antal operationer pr. flyvelederårsværk til vagter (ATCO in OPS) for En Route skal i 2005 ligge over 8.210.

Produktivitet En Route: antal flyvetimer pr. flyvelederårsværk til vagter (ATCO in OPS) for En Route skal i 2005 ligge over 2.106.

Produktiviteten opgøres tertialt som glidende årsgennemsnit.

Trafikafvikling TWR/APP Københavns Lufthavne A/S, Kastrup

Det skal sikres, at disponeringen af personalet i TWR/APP er så effektiv som muligt.

Mål og målemetode:

Produktivitet Tower Approach: antal operationer pr. flyvelederårsværk til vagter (ATCO in OPS) for TWR/APP, Kastrup skal i 2005 ligge over 4.933.

Produktiviteten opgøres tertialt som glidende årsgennemsnit.

2.3. Det interne perspektiv

De strategiske mål, der er medtaget i pkt. 2.3.1 – 2.3.6 er udtryk for udviklingstiltag, der tilsigter at ændre hhv. fastholde væsentlige egenskaber ved de ydelser, der leveres til kunder/brugere p.t. Specielt vedr. de strategiske mål 2.3.3 – 2.3.6 bemærkes, at disse sigter mod en udvikling af Naviairs aktiviteter i samarbejde med udenlandske partnere.

Strategisk mål 2.3.1:

Nye procedurer for trafikafviklingen skal udformes med hensyntagen til konsekvenserne for miljøet.

Operationelt mål:

Der skal i samarbejde med Københavns Lufthavn Kastrup foretages en gennemgang, med henblik på revision, af samtlige støjbestemmelser inden udgangen af 2005.

Strategisk mål 2.3.2:

Effekten af Naviairs miljøindsats skal dokumenteres.

Operationelt mål:

Afvielser fra gældende miljøbestemmelser skal rapporteres korrekt til Statens Luftfartsvæsen i min. 95 % af tilfældene.

Strategisk mål 2.3.3:

Planlægningen af en fælles kontrolcentral for det øvre luftrum i Norden skal færdiggøres.

Operationelt mål:

NUAC-projektet – Nordic Upper Area Control Center – er udtryk for et ønske om en strukturel ændring af lufttrafiktjenesten. Som en konsekvens af ønsket om europæisk harmonisering af luftrummet, herunder SES, undersøges mellem de nordiske lufttrafiktjenester muligheden for at etablere en dynamisk, effektiv og konkurrencedygtig fælles kontrolcentral, der skal yde lufttrafiktjeneste i det øvre nordiske luftrum.

Med henblik på at der kan træffes politisk beslutning om overførsel af ansvaret for ydelse af lufttrafiktjeneste i det øvre danske luftrum til NUAC Company færdiggøres alle nødvendige aftaler i 2005. Aktiviteter for Negotiation Phase og Development Phase gennemføres, som beskrevet i NUAC/Skaane Time and Ressource Management Plan (TRP), inden udgangen af 2005.

Gennem indgåelse af aftaler samt færdiggørelse af Negotiation Phase og de nødvendige aktiviteter i Development Phase kan NUAC projektet efter at der er truffet politisk beslutning herom fortsætte i Implementation

Phase i overensstemmelse med NUAC/Skaane TRP og Implementation Plan.

Projektet følges af en af Departementet nedsat styregruppe.

Strategisk mål 2.3.4:

Naviairs overtagelse af lufttrafiktjenesten i dele af det sydsvenske luftrum skal færdiggøres.

Operationelt mål:

Parallelt med NUAC-projektet har Luftfartsverket i Sverige og Naviair igangsat endnu et projekt, benævnt Skåne-projektet. I dette projekt planlægges det, hvorledes ansvaret for ydelse af lufttrafiktjeneste i en del af det nedre luftrum over den sydlige del af Sverige kan overføres til Naviair. Heri indgår ydelse af indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste for Malmö Sturup Lufthavn.

Med henblik på at der kan træffes politisk beslutning om projektet gennemføres i 2005 følgende aktiviteter :

- *Alle nødvendige aftaler med LFV/Sturup Airport for at Naviair – som en del af gennemførelsen af NUAC/Skåne projektet - kan overtage ansvaret for service provision på Malmö Sturup Lufthavn, færdiggøres.*

Forslag til Service Agreement udarbejdes i overensstemmelse med svenske myndighedskrav og Naviairs standard.

- *Alle nødvendige aftaler for at Naviair kan overtage ansvaret for ydelse af lufttrafiktjeneste i dele af det sydsvenske luftrum færdiggøres. Aktiviteter for Negotiation Phase og Development Phase gennemføres, som beskrevet i NUAC/Skaane Time and Ressource Management Plan (TRP).*

Gennem indgåelse af aftaler samt færdiggørelse af Negotiation Phase og de nødvendige dele af Development Phase kan Skåne projektet fortsætte i Implementation Phase i overensstemmelse med NUAC/Skaane TRP og Implementation Plan.

- *I forbindelse med Naviairs mulige overtagelse af ansvaret for lufttrafiktjenesten i dele af det sydsvenske luftrum og på Malmö Sturup Lufthavn indhentes nødvendige myndighedsgodkendelser. Alle nødvendige ansøgninger om godkendelser fra svenske og danske myndigheder skal være fremsendt inden udgangen af 2005.*

Projektet følges sammen med NUAC-projektet i en af Departementet nedsat styregruppe.

Strategisk mål 2.3.5:

Planerne vedr. etablering af en nordisk uddannelsesinstitution skal færdiggøres.

Operationelt mål:

Som led i de strukturelle ændringer, Naviair gennemfører i disse år med sigte på at opnå større effektivitet, er det besluttet at undersøge mulighederne for etablering af en nordisk uddannelsesinstitution for flyveledere.

Det er målet, at arbejdet med implementering af den fælles nordiske skole afsluttes, således at der kan træffes politisk beslutning og skolen herefter idriftsættes inden udgangen af 2005.

Strategisk mål 2.3.6:

Samarbejde med eksterne partnere skal udbygges.

Operationelt mål:

Der er gennemført drøftelser med et antal europæiske lufttrafiktjenester med henblik på etablering af et samarbejde – benævnt COOPANS (Cooperation of Air Navigation Service Providers) - om fælles udvikling af de operative systemer, der anvendes til lufttrafiktjeneste. Hensigten er at opnå standardisering af systemerne samt en bedre forhandlingsposition i forhold til leverandøren, så der kan opnås såvel lavere omkostninger som en hurtigere implementering af systemændringer.

Målet er, at der i 2005 indgås en økonomisk bindende aftale mellem på den ene side de deltagende lufttrafiktjenester og på den anden side leverandøren.

2.4. Lærings- og vækstperspektivet**Strategisk mål 2.4.1:**

Naviair skal være en attraktiv arbejdsplads, der giver medarbejderne gode rammer for arbejdsglæde, personlig udfoldelse og udvikling.

Operationelt mål:

Der gennemføres i 2005 en undersøgelse af medarbejdertrivselen i Naviair.

Det er et mål, at undersøgelsen viser en gennemsnitlig tilfredshed på min. 3,0 på en 4-skala. Gennemsnittet beregnes som et simpelt gennemsnit for samtlige medarbejdere og undersøgte temaer.

3. Kontraktperiode, rapportering mv.

Nærværende resultatkontrakt og resultatlønskontrakt er indgået mellem Naviair og Trafikministeriets Departement.

Resultatkontrakten er en 4-årig rullende kontrakt, gældende for perioden 2005 til 2008. Resultatkontrakten genforhandles hvert år. Her vil der være mulighed for at indarbejde ændringer i resultatmålene som følge af ny lovgivning, nye Bestemmelser for Civil Luftfart, nye internationale initiativer, ændrede prioriteringer mv.

Genforhandling eller justeringer af aftalen kan desuden til enhver tid ske, hvis forudsætningerne for indgåelse af aftalen ændres, eller andre forhold taler for en revision.

Resultatkrav, der vedrører første kontraktår, betragtes som bindende, mens resultatkrav for følgende år betragtes som sigtemål.

Resultatkontrakten afrapporteres årligt dels direkte til departementet og dels til offentligheden Naviairs Årsrapport. Resultatlønskontrakten er årlig. For opgørelse af resultatlønnen for 2005 henvises til bilag 1 og 2.

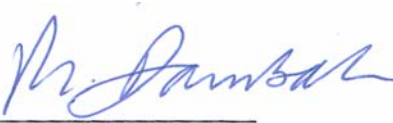
Resultatkontrakten er ikke en kontrakt i sædvanlig aftaleretslig betydning. Trafikministeren har fortsat det sædvanlige parlamentariske ansvar, og gældende lovgivning, internationale konventioner, budget- og bevillingsregler, overenskomster mv. skal følges, med mindre der er skaffet hjemmel til fravigelse.

Kontrakten er således en politisk tilkendegivelse af den ønskede fremtidige udvikling for Naviair. Dette betyder, at ministeren til enhver tid kan tilbagekalde eller ændre kontrakten eller dele heraf i kraft af det almindelige underordningsforhold, som Naviair har i forhold til Trafikministeriet. Det indebærer samtidig, at der til enhver tid kan gøres sædvanligt ansvar gældende overfor ministerens og/eller embedsmændenes opgavevaretagelse.

Dato: 26. januar 2005

Dato: 28. januar 2005


 Departementschef Thomas Egebo


 Direktør Morten Dambæk

Bilag 1

Trafikministeriets strategiske grundlag

"Mobilitet, der skaber værdi"

Mission: "At skabe muligheder for mobilitet. Trafikministeriet skaber muligheder for mobilitet gennem analyse, rådgivning af ministeren, anlæg og drift af trafiksystemer, regulering, varsling og tilsyn."

Kundeperspektivet

Vision: "Vi udarbejder beslutningsgrundlag, der er fremadrettede, tværgående, afbalancerede, anviser nye løsninger og sætter dagsordener."

Vision: "Vi tænker i helheder og skaber ny værdi ved at samtænke transportformer og trafikpolitiske instrumenter samt ved at samarbejde på tværs af offentlige aktører, myndigheder, private organisationer og landegrænser."

Vision: "Vi tilstræber internationalt høj pålidelighed og sikkerhed for alle transportformer."

Vision: "Vi yder god service og vejledning til borgere og erhvervsliv og vil kendes på høj brugertilfredshed."

Det økonomiske perspektiv

Vision: "Vores virksomheder og institutioner er blandt de mest effektive og vores investeringer blandt dem, der giver højest afkast."

Det interne perspektiv

Vision: "Vi beskytter og vedligeholder samfundets infrastruktur, og ministeriets anlæg kendes på deres høje æstetik."

Vision: "Vi tilstræber, at mobilitet i Danmark er bæredygtig i forhold til miljø og natur."

Lærings- og vækstperspektivet

Vision: "Vi tilbyder attraktive arbejdspladser med gode udviklingsmuligheder både fagligt og personligt."