

NUAC Programme Definition Phase Final Report

Appendix 14 Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

FEBRUARY 2007

Foreword

In order to ensure that the NUAC Programme and its future strategic framework is in line with the objective and recognised by stakeholders, and thus supporting the stakeholders' needs and priorities, the NUAC Programme Management Team decided early on to involve key stakeholders closely in the NUAC Programme Definition Phase. All key stakeholders were also requested to comment on the concluding Final Report from the Definition Phase in a consultation process.

The consultation period began 9 September 2006, when the 3rd draft of the NUAC Definition Phase Final Report was sent to the major stakeholders together with a response sheet, and ended 20 November 2006. The consultation period for the Trade Unions of LFV/ANS and Naviair was later prolonged to 31 December 2006.

During the consultation period all major stakeholders were given a face to face presentation of the content of the NUAC Definition Phase Final Report 3rd draft by the NUAC Programme Management Team on site at their respective locations. During these presentations, the report was discussed and questions were answered by the Programme Management Team.

The below mentioned stakeholders were asked to participate in the consultation process:

- The Danish Civil Regulatory Authority, SLV
- The Swedish Civil Regulatory Authority, LS
- The Armed Forces of Denmark
- The Armed Forces of Sweden
- The European Commission, DG TREN
- IATA
- CANSO
- Copenhagen Airports A/S, CPH
- Svenskt Flyg - the Swedish interest group for airlines (SFR)
- Major aircraft operators with scheduled flights in the NUAC area:
 - o SAS
 - o Cimber Air
 - o Sterling Airways
 - o Skyways
 - o Malmö Aviation
- The Trade Unions of LFV/ANS
 - o SACO
 - o ST Flygledning
- The Trade Unions of Naviair
 - o Dansk Metal
 - o DATCA
 - o DJØF
 - o FADFA
 - o HK
 - o IDA
 - o Kreds 2
 - o TELE.

All received stakeholder responses from the consultation process are presented in this appendix together with relevant comments from the NUAC Programme Management Team.

The stakeholder responses are presented in the following order:

- Armed Forces DK
- Armed Forces SE
- Cimber Air
- CPH
- DATCA
- DJØF
- DG TREN
- IATA
- IDA
- Kreds 2
- Luftfartsstyrelsen
- SACO
- SAS
- SLV
- ST Flygledning
- (SFR)¹

Comments from the NUAC Programme Management Team are found under the response sheets from:

- DATCA
- DG TREN
- IATA
- SACO
- ST Flygledning.

¹ SFR's response is regarded as a comment on the Programme work in general more than a specific response to the report. We have chosen to bring the response as an annex at the end of this document.

Table of Content

<u>Stakeholder Responses</u>	<u>Page</u>
Armed Forces DK	5
Armed Forces SE	7
Cimber Air	11
CPH	13
DATCA	15
DJØF	42
DG TREN	45
IATA	61
IDA	71
Kreds 2	74
Luftfartsstyrelsen	77
SACO	80
SAS	88
SLV	91
ST Flygledning (SFR)	93

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
DEFENCE COMMAND DENMARK**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from DEFENCE COMMAND DENMARK**

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	DEFENCE COMMAND DENMARK	
Contact Name: ¹	MAJOR STEEN ULRICH	
Contact Address:		
Telephone/Fax:	45673414	
E-mail Address:	plstaben@mil.dk	

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

X

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

--

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

--

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

Defence Command Denmark has no further comment at present time, as our previous comments have been included in the current report.

4. SPECIFIC COMMENTS:

For specific comments please use the Comments Sheet attached

5. SIZE OF RESPONSE

This response consists of the following:

This Page and attached comments sheets. (Enter number):

0

6. VALIDATION

Name: Steen Ulrich

Position: Major

Signature:

Date: 22 NOV 2006

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
FÖRSVARSMAKTEN**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from FÖRSVARSMAKTEN**



Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare

Eva Håkansson

Vårt tjänsteställe, handläggare

Verksamhetssäkerhetsprocessen

FÖRBE FV Ann Celay 08-788 82 73

ann.celay@mil.se

Ert datum

2006-10-09

Vårt föregående datum

Er beteckning

Vår föregående beteckning

Försvarsmaktens yttrande angående remiss gällande NUAC-programmet

Bakgrund

Regeringen har i "Moderna transporter-transportpolitisk proposition 2006" uttryckt vilja att få till stånd samarbete mellan de nordiska staterna inom luftfartsområdet. Med anledning av utvecklingen inom EU, gällande flygtrafiktjänsten, och med svensk och dansk politisk vilja som stöd, har LFV och Naviair (dansk leverantör av flygtrafiktjänster) genomfört en studie för att undersöka möjligheterna till samarbete. Syftet med ett sådant samarbete är att minska kostnaderna för flygtrafiktjänsten i dessa länder.

Studien presenterar tre olika möjligheter till samarbete mellan LFV och Naviair.

Det första scenariot, kallat "Merger Scenario" innebär en sammanslagning av LFV och Naviair i en organisation. Uppgiften för denna organisation skulle vara att tillhandahålla flygtrafiktjänster inom svenskt och danskt luftrum, exklusive flygtrafiktjänst vid flygplats, samt ägande av infrastrukturer.

Det andra scenariot, kallat "NUAC/SKAANE scenario" omfattar tidigare genomfört arbete i NUAC/SKAANE projektet. Scenariot innebär att ett samägt bolag skulle ansvara för att tillhandahålla flygtrafiktjänster inom svenskt och danskt luftrum ovanför 8700 meter samt flygtrafiktjänster på lägre höjder i södra Sverige och i Danmark.

Det tredje scenariot, kallat "Alliance scenario" innebär att LFV och Naviair skulle etablera ett samägt företag för att utföra support uppgifter till flygtrafiktjänsten.

Programledningen har skickat sina slutsatser i en rapport, som remiss till Försvarsmakten.

0

Postadress

107 85 Stockholm

Besöksadress

Lidingövägen 24

Telefon

08-788 75 00

Telefax

08-788 77 78

E-post, Internet

exp-hkv@mil.se

www.hkv.mil.se

Försvarsmaktens yttrande

Försvarsmakten ser positivt på ett samarbete med andra nordiska länder inom flygtrafiktjänsten, såsom den transportpolitiska propositionen uttryckt. Detta samarbete är helt i linje med utvecklingen inom ramen för EU projekt Single Sky.

Försvarsmakten har haft dialog med NUAC programet och erhållit information om pågående arbete. Försvarsmakten har försett programledningen med Försvarsmaktens krav och inriktning på flygtrafiktjänst i svenskt luftrum¹. Kravbilden uttrycker i stort att flygtrafiktjänsten skall medverka till att Försvarsmakten skall kunna utföra de uppgifter som statsmakten ålagt myndigheten. Försvarsmakten förutsätter att dessa krav fortsatt kommer att tillmötesgå, oavsett vilken av de tre scenarion som förordas.

Försvarsmakten har, av resursskäl inte kunnat delta i arbetet på ett djupare sätt, men förutsätter att så kommer att ske, efter att man politisk nivå tagit ställning till programmet.

Försvarsmakten har, avtalat med Luftfartsstyrelsen, att Luftfartsstyrelsen i sin myndighetsverksamhet gentemot utövare av flygtrafiktjänst skall hantera de krav som genereras av Försvarsmaktens verksamhet. Detta innebär att en formell hantering slutligen kommer att göras av Luftfartsstyrelsen, även gällande Försvarsmaktens kravbild. Försvarsmakten utesluter trots detta inte att dialog kommer att behöva föras mellan Försvarsmakten och NUAC-programmet, tillsammans med Luftfartsstyrelsen, för att noggrant tillse att alla krav omhändertas.

Beslut angående detta yttrande har fattats av övlt Michael Cherinet. Föredragande har varit övlt Anders Janson och i den slutliga handläggningen har övlt Håkan Westin, major Göran Almfjord och flygledare Ann Celay deltagit.

Michael Cherinet
Tf Chef Militära Flyginspektionen

Anders Janson

¹ HKV 2004-05-07 02805:62286

Sändlista

LFV/NUAC Programme
Copenhagen Airport
Terminal 2, 1st Floor
Post-box 101
DK-2770 Kastrup
Denmark

Som orientering
Luftfartsstyrelsen

Inom HKV

Verksamhetssäkerhetsprocessen
FÖRBE FV
OPE FTK

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
CIMBER AIR A/S**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from CIMBER AIR A/S**

	NUAC Programme	NAVIAIR
--	-----------------------	----------------

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	Cimber Air A/S	
Contact Name: ¹	Søren Byrjalsen	
Contact Address:	Lufthavnsvej 2, 6400 Sønderborg	
Telephone/Fax:	+4520990557	+4574436694
E-mail Address:	Soren.byrjalsen@cimber.dk	

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

X

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

Cimber Air A/S fully supports a merger between LFV/ANS and NAVIAIR. This would create an effective organization supplying a good and flexible service. We also find it very important, that the Scandinavian ATC culture is preserved and used to influence our southern colleagues within the EU.

4. SPECIFIC COMMENTS:

For specific comments please use the Comments Sheet attached

5. SIZE OF RESPONSE

This response consists of the following:

This Page and attached comments sheets. (Enter number):

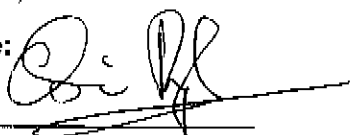
--

6. VALIDATION

Name: SØREN BYRJALSEN

Position: FLYVECHIEF

Signature:



Date: 20/1-06

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
COPENHAGEN AIRPORTS**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from COPENHAGEN AIRPORTS**

17 November 2006
mk/mbd

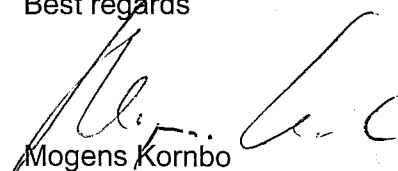
NUAC Programme
Copenhagen Airport
Terminal 2, 1st Floor
Post-box 101
2770 Kastrup

Dear Sir/Madam

This constitutes Copenhagen Airports A/S comments to the "NUAC Programme – Definition Phase Final Report 3rd Draft" - regarding your letter of 9 October 2006.

The only concern is the "merger scenario". Naviair will be split into two companies –NUAC (ACC/APP) and Naviair "TWR". This scenario will require a thorough analysis of a potential impact on the current contractual relationship between Naviair and CPH, yet also preconditions on the economy of the remaining Naviair "TWR" company.

Best regards



Mogens Kornbo
Vice President

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
DATCA**

**Followed by comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)**

Kastrup den 29. december 2006

Emne: Høringssvar fra Dansk Flyvelederforening.

Her følger Dansk Flyvelederforenings (DATCAs) høringssvar til NUAC programmets Final Report (3rd draft).

Indledningsvis vil vi komme med nogle generelle betragtninger vedrørende rapportens indhold og konklusioner og efterfølgende vil vi underbygge de hovedproblemer vi ser i rapporten, med eksempler fra rapporten og de medfølgende bilag.

Som angivet i rapportens Executive Summary, er det ikke en mulighed "at gøre ingenting" i relation til udvikling og forandring af udøvelse af "Air Traffic Management" (ATM). Dette vil vi gerne indlede med, at erklære os helt enige i.

Som en naturlig følge af den udvikling, luftfarten som branche har undergået de senere år og de deraf følgende både nationale og europæiske politiske beslutninger, står ATM i dag overfor krav om forandring og nytænkning. Et tæt samarbejde, i en eller anden form, mellem eksisterende Service Providers - på tværs af landegrænser - er i vores øjne, et helt naturligt svar på de eksisterende krav om konsolidering.

Allerede i forbindelse med vort høringssvar, til det oprindelige NUAC/SKÅNE projekts rapport, erklærede DATCA sig da også positiv overfor nødvendigheden af forandringer. Det var bl.a. en svagt funderet Cost Benefit Analyse (CBA) der dengang bød os, at lægge afstand til projektet. Vi ville ikke være med til, at stikke hverken vores kunder (luftfartsselskaberne) eller vores ejere blår i øjnene.

Som dengang, står vi desværre nu med udkastet til en rapport, der i bedste fald er ufærdig og i værste fald ender med at være vildledende.

Der er tydeligvis lagt meget arbejde i, at undersøge mange forskellige aspekter, men der er desværre ikke skabt det krævede fyldestgørende billede af konsekvenserne af de tre scenarier. Derfor er det vores klare opfattelse, at en endelig beslutning ikke kan træffes på det foreliggende grundlag.

På baggrund af de opstillede "Terms of Reference" (ToR) er det DATCAs overbevisning, at programmets opgave er, at levere et objektivt og tilbundsgående grundlag for beslutningstagernes videre arbejde. Dette mener vi ikke er tilvejebragt med 3rd draft.

Beskrivelsen af de tre scenarier – og deres respektive fordele og ulemper – har efter vores mening ret forskellige indgangsvinkler. Udover at de tre scenarier faktisk ikke er sammenlignelige, virker det også som om, at der i Fusions-scenariet er anlagt en temmelig optimistisk synsvinkel på mulige besparelser, mens der i de to andre scenarier er anvendt en langt mere pessimistisk tilgang. Vi bekræftes i denne opfattelse blot ved, at kaste et blik på beskrivelsen af scenarierne (hovedrapportens side 11).

Hvor det for Fusions-scenariet er angivet, at der skal sikres *størst mulig* besparelse, er det for Alliance-scenariet angivet, at det skal undersøges *i hvilket omfang* besparelser kan opnås indenfor dette scenarios ramme. Det giver os en opfattelse af, at man desværre har konkluderet på forhånd. Vi hæfter os ligeledes ved, at det for Alliance-scenariet angives, at besparelsen er forbundet med en vis usikkerhed (hovedrapportens side 142, nederst), mens dette forbehold ikke nævnes for Fusions-scenariet, på trods af at netop dette scenario er indhyllet i den førmentalte optimisme og således er fuldstændigt blottet for afledte omkostninger.

Det har undervejs vist sig, at DATCA og NUACs programledelse ikke er enige om fortolkningen af de foreliggende Terms of Reference.

NUAC programledelsen mener ikke, at det har været deres opgave at undersøge, hvad der vil ske udenfor NUAC selskabet. Disse omkringliggende forhold klassificeres i rapporten som værende "out of scope", men dette synspunkt er vi helt uenige i.

Af ToR fremgår det, at NUAC programmet skal tegne det fulde billede af de økonomiske konsekvenser af en eventuel beslutning om et NUAC, således at beslutninger kan træffes på et robust grundlag.

Til dette fulde økonomiske billede savnes der i 3rd draft:

- En mere korrekt beskrivelse af baseline.
- Beskrivelse og beregning af konsekvenserne for de tilbageværende organisationer, LFV/ANS og Naviair.
- Beskrivelse og beregning af det afledte ressourcebehov hos tilsynsmyndighederne i tilfælde af, at certificering og designering skal ske til et nyt aktieselskab samtidig med, at der fortsat skal ske certificering og designering til de eksisterende virksomheder.
- Beregninger på de potentielle økonomiske konsekvenser af aftrædelsesordninger for både de mange tjenestemænd og funktionærer.
- Erkendelse af, at en fusion vil få konsekvenser for det samlede lønniveau.
- Beskrivelse af de ændringer i de forsikringsmæssige forhold, et Fusions-scenario vil medføre – herunder en pris for forsikring indregnet i cost-basen.

Ovenstående indikerer, at der ensidigt er fokuseret på de økonomiske konsekvenser der kan bidrage positivt til en business case, mens de der kan/vil have en negativ effekt, er udeladt.

For at tegne det fulde billede, som vi mener at ToR kræver og for at præsentere et robust grundlag at træffe beslutninger på, skal ovenstående afdækkes og indføres i rapporten.

Følgelig er de beløb der gentagne gange opremses i rapporten (eks. €23,1 million og €9,2 million), efter vores opfattelse svagt funderede og bør ligeledes justeres i den endelige rapport.

Det er DATCAs opfattelse, at forskellen mellem mulige besparelser i Fusions og Alliance-scenarierne vil blive udlignet fuldstændigt, hvis rapporten justeres for de meget optimistiske vurderinger og ovenstående områder afdækkes og indføres i rapporten.

Årsagen til, at vi overhovedet hæfter os så meget ved tallene er, at det er vores frygt at anbefalinger og i sidste ende også beslutning om det videre arbejde, for nogle desværre vil bero, på en ren økonomisk vurdering.

Følgelig finder vi det meget problematisk,

- at rapporten langt fra berører alle økonomiske forhold.
- at der er anlagt en overdrevent optimistisk synsvinkel på mulige besparelser i Fusions-scenariet.
- at der er medtaget besparelser for initiativer, der enten vil eller kan blive gennemført, helt uafhængig af NUAC.

Rapporten skaber derved både et fejlagtigt beslutningsgrundlag og forventninger der vil være helt umulige at indfri.

Vi er fuldstændig enige i, at det oprindelige NUAC/SKAANE-scenario ikke bør investigeres yderligere. Allerede i 2002, i forbindelse med den oprindelige rapport og CBA, erklærede vi os da også uenige i, at dette scenarios påståede besparelser ville kunne valideres. Derfor vedrører alle vores uddybende kommentarer, på de efterfølgende sider, også primært Fusions- og Alliance-scenarierne.

Vi vil gerne afslutte med at fremføre det synspunkt, at det ideelle scenario, end ikke er undersøgt. Alliance-scenariet udspringer af et oprindeligt "Virtuelt-scenario", som også omfattede luftrummet og udøvelse af ATM. Vi anbefaler, at det videre arbejde i høj grad koncentrerer sig om denne oprindelige model, der må siges at ligge et sted mellem Fusions- og Alliance scenariet. Udgangspunktet i et Virtuelt-scenario bør være dannelsen af ét fælles luftrum (en FAB) med fælles regler og procedurer. Til at supportere dette luftrum, er det kun naturligt at danne et fælles "selskab", hvor de nævnte synergieffekter kan høstes.

Hvilken virksomhedsform Allianceselskabet, i et Virtuelt-scenario bør have, skal undersøges til bunds. Udover de i rapporten nævnte muligheder mener vi stadig, at det bør undersøges/overvejes, om der kan etableres en "international organisation" til formålet. Eurocontrol har denne "virksomhedsform", RADA projektet (som nævnt i rapporten) er også etableret som en sådan og det skal tages med i overvejelserne, at det kan blive organisationer, vi kommer til at konkurrere med i fremtiden. Derfor er det bydende nødvendigt, i det mindste at overveje denne mulighed, i relation til det nordiske samarbejde.

Såfremt det besluttet at etablere NUAC som et aktieselskab, er det vores umiddelbare opfattelse, at et SE vil være den bedste model. Dette for at reducere risikoen for, at medarbejderne hos en af de to partnere fra starten vil føle sig som "opslugt" af den anden. For os er der stor forskel på, om den fremtidige arbejdsgiver bliver svensk eller europæisk.

Vi vil dog til enhver tid foretrække en international organisation eller som anden prioritet et dansk selskab. Derom skal der ikke herske nogen tvivl.

Under alle omstændigheder bør en løsning tilgodeses både

- flyvesikkerheden
- vore kunders behov for kvalitet og regularitet til den rigtige pris
- de udlagte politiske visioner
- nuværende og kommende medarbejdere i virksomhederne

De første tre forhold er ikke i tilstrækkelig grad afdækket objektivt i det foreliggende 3rd draft og det sidste er end ikke berørt.

Rapporten og dens bilag bærer desuden visse steder præg af, at det er forskellige mennesker (og firmaer) der har udarbejdet de enkelte afsnit og at der er ændret i nogle forudsætninger undervejs. Der konstateres derfor inkonsistens i materialet.

På de følgende sider vil vi underbygge de forhold der er nævnt her i indledningen, med henvisninger til konkrete sekvenser i rapporten og dens bilag. Desuden vil vi fremføre en række supplerende bemærkninger, som alle relaterer sig til de dele af materialet, vi er uenige i.

Det må afslutningsvis understreges, at vort høringssvar, til trods for længden, ikke kan betragtes som fuldt dækkende, idet materialet jo er af et sådant omfang, at vi – selv med den forlængede høringsfrist – ikke har kunnet nå, at opfange alle fejl og mangler.

Vi stiller os naturligvis til rådighed for uddybning af vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Dansk Flyvelederforening

Søren Beck
Formand

Dansk Flyvelederforenings uddybende kommentarer til NUAC programmets Final Report (3rd draft).

Rapportens omfang og dermed også omfanget af bemærkninger har nødvendiggjort, at hver bemærkning er forsynet med en stikords overskrift, som forhåbentligt hjælper med at beskrive hvilket kritikpunkt bemærkningen relaterer sig til. De overskrifter vi har valgt til vores bemærkninger er:

- Fejl og mangler
- Manglende objektivitet/favorisering af Fusions-scenariet
- Manglende opfyldelse af ToR
- Øvrige forhold hvor der er konstateret uenighed i de fremsatte udsagn

Hovedrapporten forkortes i det følgende: H.rap.

Executive Summary forkortes: Ex.Sum.

Appendix forkortes: App.

Fejl og mangler

Fejl og mangler - Ad H.rap. s.45, s.106 nederst og s.107. 6.3.4.1.4.1 og App.8 s.31

(Tjenestemands- og aftrædelsesproblematik)

Pkt. 8.1.6.5.2 omhandler tjenestemænds forpligtigelse til, at følge med over i et statsligt aktieselskab. Det slås fast, at en sådan overflyttelse kun kan kræves hvis staten fortsat bevarer mindst 75 % af aktiekapitalen i det nye selskab. Da Fusions-scenariet indebærer, at den danske og svenske stat skal dele ejerskabet 50-50 betyder dette, at de tjenestemænd der ikke frivilligt ønsker at flytte til det nye selskab, enten skal anvises anden passende stilling indenfor deres ansættelsesområde eller tilbydes 3 års rådighedsløn med pension. Dette betyder, at der latent ligger en udgift til de tjenestemænd der skulle modsætte sig forflyttelsen. Finansministeriets publikation "Staten som aktionær" forudser, at det i gennemsnit koster ca. 2 mill. kr. at afskedige en tjenestemand på disse vilkår og for flyveledergruppen er dette endda lavt sat. I Naviair er der over 500 tjenestemænd og af disse vil ca. 450, i Fusions-scenariet, skulle tage stilling til en evt. overflyttelse. Det betyder at der alene her ligger en mulig merudgift på min. 900 mill. kr. En merudgift i denne størrelsesorden bør medtages.

Til vurderingen af den reelle risiko skal det nævnes, at der er global mangel på flyveledere og at det uden tvivl vil være fristende for mange flyveledere, at vælge rådighedslønnen og en stilling et helt andet sted i verden, såfremt ansættelsesformen ændres til overenskomstansættelse og NUAC under alle omstændigheder kan medføre en geografisk forflyttelse.

Problematikken omkring løn indeholder også et andet alvorligt aspekt, der bør vurderes i forhold til, hvilken selskabsform man skal vælge. Det er urealistisk at antage, at flyveledere der i dag er tjenestemænd vil acceptere overgang til overenskomstansættelse, uden en væsentlig lønkomensation. Dette forhold er ikke indregnet, end ikke nævnt.

Det er heller ikke forudset, at en fusion mellem en dansk og en svensk virksomhed, med hver sine løn- og ansættelsesvilkår, uden tvivl vil øge de samlede omkostninger til personale.

Fejl og mangler - Ad H.rap. s.30 pkt.5

AIP'en (Aeronautical Information Publication) udarbejdes og udgives i Danmark af SLV og ikke af Naviair. Det er derfor vanskeligt at se, hvordan der kan spares noget på dette område.

Fejl og mangler - Ad H.rap. s.64 nederst

Her står at "...the Business Model will provide a description of the effects on the retained organisations...". Det er ønskværdigt, men er ikke at finde i rapporten og det er i øvrigt ikke i overensstemmelse med de mange steder i rapporten, hvor det påstås at "retained organisations" er "out of scope" (ref. eks. H.rap. s.62 fodnote 39 og H.rap. s.99 nederst).

Fejl og mangler - Ad H.rap. s.77

Under Key Risks and Complexities bør tilføjes, at der skal findes en løsning på de juridiske problemer der i dag er forbundet med, at yde ATM over et andet lands territorium (ref. eks. Überlingen ulykken) for, at de skitserede luftrumsmodeller kan føres ud i livet.

Fejl og mangler - Ad H.rap. og App. 9

Henvisningerne i hovedrapporten til afsnit i Appendix 9, stemmer ikke overens med nummereringen i Appendix 9. I Appendix 9 hedder delafsnittene 8.1. og 8.2.

Af samme grund er det svært at finde ud af, hvad der præcist henvises til i hovedrapporten. På side 108 henvises til en udførlig sammenligning af ansættelsesvilkårene og en rapport af 26. januar. Denne rapport er ikke at finde i det fremsendte materiale og den fremgår heller ikke af referencelisten.

Fejl og mangler - Ad referencelisten

Vi har konstateret, at ikke alle personer der nævnes som kilder til rapportens indhold, kan genkende informationerne ved gennemlæsning af materialet.

Fejl og mangler - Ad App.1 s.14

Her står, at baseline er 114 arbejdspositioner. Dette tal kan ikke genfindes i Appendix 7.

Fejl og mangler - Ad App.2 s.29 (Gen. Opr. Sup. & Rooster planning)

Her skrives, at der er tilknyttet 6 FTE (årsværk) som operationel support til afdelingen. Ved forespørgsel i afdelingen, har det vist sig at der ganske rigtigt er tilknyttet 6 personer, men deres arbejdsmængde svarer i gennemsnit til 1 FTE og i perioder med intens arbejdsbyrde til max 1,5 FTE. Denne fejlbeskrivelse af "baseline" er ikke med til at styrke tilliden til rapporten og underbygger vores påstand om, at rapporten bærer præg af, at ville det ene frem for det andet.

Fejl og mangler - Ad App.7 pkt. 1

I sidste afsnit står, "The study has not been made to describe any change or move of positions from one centre to another..". I resten af Appendix 7 fremgår det adskillige steder, at der er tale om, at Malmø skal være En-route center og at Stockholm og København skal være Tracons. Formuleringen i introduktionen stemmer ikke overens med denne allokering af positioner til de eksisterende centre.

På koordinationsmødet den 5. december fik vi at vide, at det er formuleringen i introduktionen der er korrekt, men i så fald skal der rettes mange steder i resten af Appendix 7 (eks. 1.3, 2.1, 6.1, 10.1 og i kortmaterialet).

DATCA må her understrege, at det for de danske flyveledere ikke kun er vigtigt, at de kan bevare deres arbejdsplads hvor den er nu, men også at arbejdets karakter kan bevares.

Denne kommentar er også relevant for Appendix 7, pkt.5 hvor vi må fremhæve, at vi på ingen måde billiger stand-alone TWR modellen; altså tanken om at flyvelederne i tårnene skal adskilles helt og fuldt fra de der udøver ind- og udflyvningskontrol. En sådan arbejdsopdeling forringer både fleksibiliteten, regulariteten og arbejdsglæden.

Fejl og mangler - Ad App.8 s.3 pkt.1

Under beskrivelsen af Fusions-scenariet står her igen, at der er tale om at omfordele positioner, hvilket blev påstået i Appendix 7 – introduktionen – ikke var tilfældet.

Fejl og mangler - Ad App.8 og H.rap. s.20 pkt.2.5 andet afsnit

Generelt er det betænkeligt, at rapporten på grundlag af en fast-time simulering mener, at der er klare indikationer for "noget som helst". Det har hver gang vist sig, at resultater fra fast-time simuleringer skal valideres i real-time simuleringer før der kan drages konklusioner.

Specifikt er det meget betænkeligt, at simulation A påstås at repræsentere den nuværende situation (ref. App.8 s.19 pkt.5.1.1). Det er DATCAs erfaring, baseret på vores indsigt i den daglige trafikafvikling, at den nuværende situation ligger et sted imellem simulation B og simulation C.

Dette misforhold bidrager til at tegne et helt urealistisk billede af de opnåelige effektiviseringer og fordele omkring luftrumsdesign.

Det skal derudover nævnes at, hvis det vurderes at eksisterende militære skyde- og øvelsesområder kan flyttes, eller endda nedlægges, så må dette uden tvivl også kunne opnås i dag, helt uafhængigt af NUAC.

Det er vores forhåbning, at den supplerende samfundsøkonomiske analyse ikke baseres på det samme fejlagtige grundlag og at fremtidige analyser udarbejdes ud fra en mere korrekt baseline.

Fejl og mangler - Ad App.8 s.18

Hvordan opstår forskellen på DAT42H og DAT42L på hele 17 minutter?

Fejl og mangler - Ad App.10 s.4

Der kræves af NUAC programmet, at rapporten giver en robust platform for beslutningstagerne. Dette mener vi ikke er tilvejebragt. Der er mange udeståender før en beslutning kan træffes på et solidt grundlag. (ref. indledningen til dette høringssvar).

Der refereres til et brev der skulle være vedlagt som Appendix 1. Dette brev findes ikke i vores materiale.

Fejl og mangler - Ad App.11 s.6 pkt.1.2.1

Det undrer os, at politikere slet ikke er nævnt som "stakeholders", idet det vel i udpræget grad er dem der er beslutningstagere i begge lande.

Havde de været nævnt, havde det også været beskrevet hvorledes de skulle interessehåndteres og det havde sparet os for, at diskutere hvorfor udkastet til rapporten, med de væsentlige fejl og mangler det har, er blevet præsenteret for politikerne i Danmark. Det er efter vores mening i konflikt med det overordnede princip, at NUAC programmet på nuværende tidspunkt skal agere reaktivt udadtil.

Fejl og mangler - Ad App.11 s.13-14

Pkt.2.6.5 og 2.6.8 synes at være i konflikt med pkt.2.4 – princippet med at agere reaktivt.

Fejl og mangler - Ad App.12

Appendixet beskriver fint det nødvendige arbejde der skal gøres i forhold til Risk Management. Det havde dog klædt rapporten om listen over identificerede risici og deres status, havde været vedlagt.

Manglende objektivitet

Manglende objektivitet – Ad H.rap. s.11 – scenario definition

At det i Fusions-scenariet er et mål at fremvise *størst mulig besparelse*, mens det i Alliance-scenariet blot skal undersøges *i hvilket omfang* besparelser kan opnås, giver os en fornemmelse af, at der enten er konkluderet på forhånd eller at Fusions-scenariet favoriseres.

Manglende objektivitet - Ad H.rap. s.16 første afsnit

Her påpeges det, at yderligere besparelser kan findes på luftrumsdesign for Alliance-scenariet, men det vurderes at disse besparelser ikke vil ændre dramatisk på forholdet mellem Fusions- og Alliance-scenariet. Det er kritisabelt at der ikke er redegjort for disse yderligere besparelser.

Manglende objektivitet – Ad H.rap. s.88, H.rap. s.121, H.rap. s.145

De nævnte "*flight safety improvements*" under Fusions- og NUAC/SKAANE-scenarierne, gælder i lige så høj grad for Alliance-scenariet (her er alle formuleringerne tonet ned).

Manglende objektivitet – Ad H.rap. s.142 nederst

Der tages her det forbehold, at mulige besparelser i Alliance-scenariet er forbundet med en vis usikkerhed. Denne formulering er isoleret set korrekt. Der bør dog så indføres et endnu mere tydeligt forbehold for de påståede mulige besparelser i Fusions-scenariet (her er i 3rd draft slet ikke angivet noget forbehold).

Manglende objektivitet - Ad App.1 s.4

Her står der for Fusions-scenariet, at der skal arbejdes i en Functional Airspace Block (FAB) med én fælles En-Route afgift. Vi stiller os uforstående overfor, hvorfor dette ikke er taget med som forudsætning i Alliance-scenariet.

Dette initiativ er for os det mest naturlige at starte med i en Alliance-model og har hele tiden været det vi har ment med at skabe en "virtuel" model, som jo så i givet fald havde ligget et sted mellem Fusions- og Alliance-scenariet. At forudsætningen ikke er med, gør de to scenarier meget svært sammenlignelige og bidrager til vores opfattelse af manglende objektivitet. Dette er igen en tydelig favorisering af Fusions-scenariet.

Manglende objektivitet - Ad App.1 s.6

Initiativerne 3, 4, 14 og 15 er alle nogle der enten vil eller kan ske helt uafhængigt af NUAC. At de alligevel nævnes, giver os desværre den tanke, at det også her handler om at pynte på Business Casen.

Initiativ 8 er i praksis umuligt at gennemføre, idet udøvelse af flyveledelse baserer sig på certificering til specifikke rettigheder i specifikke dele af luftrummet.

Manglende objektivitet - Ad App.1 s.15-23

Samlet set er rigtig mange af de påståede fordele ved Fusions-scenariet noget der enten kan eller vil ske uafhængig af NUAC, andre er temmelig svagt funderede (primært de der relaterer til FTE besparelser – ref. vores kommentarer til App. 2) hvilket rapporten også selv indrømmer.

Manglende objektivitet - Ad App.1 s.31

Hvor Alliance-scenariet beskrives, står der bl.a. at det ikke kan lade sig gøre, med mindre de nationale tilsyn vil tillade det. Dette er ligeledes gældende for Fusions-scenariet. At det nævnes under Alliance-scenariet og ikke under Fusions-scenariet, bidrager desværre igen til opfattelsen af, at der er tale om en farvet rapport og ikke kun "fact-finding".

Det nævnes ligeledes, at man har forudsat, at et Alliance selskab ikke kan varetage opgaver der er afhængige af certificering og designering. Denne forudsætning er vi også uforstående overfor.

Manglende objektivitet - Ad App.1 s.33-38

Her gennemgås fordelene ved Alliance-scenariet og det er her bemærkelsesværdigt, at næsten alle formuleringer er lidt mindre positive end ved Fusions-scenariet. Vi vurderer, at det i store træk hænger sammen med grundforudsætningen om, at Alliance-scenariet ikke dækker udøvelse af flyvekontrol i en FAB; netop den forudsætning vi har meget svært ved at forstå baggrunden for.

I øvrigt mener vi at to vigtige fordele helt er udeladt.

Efter vores overbevisning er Alliance scenariet helt klart det scenario, der skaber de bedste betingelser for at invitere flere partnere med, efter dannelsen af det nye selskab. Rapporten påstår at det forholder sig modsat (ref. H.rap. s.16 fjerde afsnit), men vi vurderer det til at være lettere, og derved mere tiltrækkende for nye partnere, at knytte sig til en alliance i forhold til at indgå i en fusion. Fremtidige fusioner med nye partnere er dels omstændige og dels forbundet med høj risiko for uro i begge selskaber.

Endvidere har Alliance-scenariet (eller rettere et "Virtuelt-scenarion") den fordel, at det formodentligt lettere kan accepteres af vores medlemmer. Det kan det fordi det opfylder de krav omverdenen har til os samtidig med, at det ikke genererer urimelige forandringer for os og vore familier. Derved vil denne model også være den, der medfører mindst mulig påvirkning af den daglige drift og produktivitet i overgangsfasen.

Manglende objektivitet - Ad App.1 s. 39 f.f. (afs.6 - konklusionen)

Vi er, med baggrund i ovenstående, selvsagt uenige i konklusionen.

Fjerner man de initiativer i Business Casen, som vi påstår vil ske alligevel og forudser man, at en fusion kan/vil påvirke lønforholdene generelt, er hele forskellen i besparelsen på de to scenarier væk.

Manglende objektivitet - Ad App.1 s.41

Her er endnu et eksempel på en fremhævet forskel, som vi ikke mener, er reel. Der står (i andet afsnit), at LFV/ANS og Naviar skal vedblive at eksistere som separate virksomheder med deraf følgende certificering og designering i Alliance-scenariet. Men dette vil også være tilfældet i Fusions-scenariet, idet LFV/ANS og Naviar stadig skal yde tårn og indflyvningskontrolltjeneste.

Manglende objektivitet - Ad App.1 s.45

I figur 23, hvor de enkelte fordele er opstillet, er vi uenige i klassificeringen af, i hvor høj grad de enkelte scenarier lever op til kravene. Under både "Cost-effectiveness", "Operational flexibility", "Strategic readiness", "Attraction and bargaining power" og "Political and social effects" mener vi, at Alliance-scenariet burde være klassificeret som "High".

Manglende objektivitet - Ad App.2 s.6-59

Den forventede besparelse, som initiativerne opremser, er optimistisk for ikke at sige urealistisk. På FTE området fokuseres der ensidigt på dobbelte funktioner og påståede effektiviseringer i de eksisterende organisationer som følge af harmonisering, mens omfanget af arbejdsbyrden i den nye organisation undervurderes.

Eksempelvis tages der ikke, under HR området (ref. App. 2 s.11), hensyn til at der i den nye organisation vil være tale om et forøget arbejdspress som følge af, at den nye organisation skal operere på tværs af landegrænser. To skattesystemer, to valutaer, to myndigheder og minimum tre geografiske placeringer i to lande, må medføre en væsentlig forøgelse af arbejdsopgaverne samt et mere komplekst indhold i både nuværende og nye arbejdsopgaver.

Et andet eksempel kan nævnes omkring "operationel procedures" (ref. App.2 s.25-27). Vi vurderer, at omfanget af operationel procedures arbejde er direkte proportionalt med størrelsen og kompleksiteten af lufrummet. Det anses for usandsynligt, at arbejdsstyrken i denne afdeling kan halveres som rapporten forudser.

Generelt bruger rapporten ord som harmonisering og effektivisering men undlader at forklare hvordan disse værktøjer i praksis skal tilvejebringe de påståede besparelser og derved fremstår rapporten som svagt funderet.

Det ser i øvrigt ud til, at de fleste FTE besparelser stammer fra en effektivisering i LFV's administration (evt. blot via in-sourcing), som jo i givet fald kan gennemføres helt uafhængig af NUAC.

I flere af initiativerne (10, 11, 12, 14), lægges et COOPANS lignende samarbejde til grund for besparelser opnået ved bl.a. "improved bargaining power" og "common purchasing". Der er ingen tvivl om at fælles indkøb kan medføre besparelser, men det skæmmes rapportens objektivitet, at der forventes op til dobbelt så store besparelser i Fusions-scenariet i forhold til Alliance-scenariet, når der i bund og grund er tale om den samme mængde og type udstyr. Der gives ingen fornuftig forklaring på denne forskel.

Manglende objektivitet - Ad App.5 s.6 (nederst) - 7

Det er endnu et eksempel på, at rapportens tre scenarier ikke er vurderet objektivt, at en mulig ændring af Naviar's momsstatus ikke er medtaget som et selvstændigt initiativ under Alliance scenariet, da dette vil medvirke til en bedre business case for dette scenario. Havde man medtaget det under Alliance-scenariet er det vores vurdering, at det havde opnået en ligeså høj, eller sikkert højere, sandsynlighed end initiativet med at lukke to kontrolcentraler om natten.

Til sammenligning lader det til, at Fusions-scenariets cost-base er reduceret på grundlag af en urdering fra NUAC programmet om, at ydelserne indenfor flyvekontrolltjeneste er momspligtige når de udføres i privat regi. Denne forskelsbehandling af de 2 scenarier er utilfredsstillende.

Manglende objektivitet – Ad App.5 s.8 pkt.1.1.1

Leje af infrastruktur i Fusions-scenariet kan blive dyrere end i dag. Der er i hvert fald ingen garanti for, at det ikke gør. Dette burde være afspejlet i business casen. Men denne går jo ud fra at intet bliver dyrere end i dag, hvilket vi betragter som utopi.

I afsnittet lige nedenunder berøres også det forhold, at visse tjenestemænd vil blive lejet ud – underforstået at andre vil overgå til kontraktansættelse i Fusions-virksomheden. Det er også utopi at gå ud fra, at denne overgang kan ske uden at generere et generelt lønløft jf. vores bemærkninger under tjenestemandsproblematikken. Dette burde også være afspejlet i en troværdig business case.

Manglende objektivitet - Ad App.5 (moms)

Vi forventer, udover at den endelige rapport vil medtage momsproblematikken i business casen for både Fusions- og Alliance-scenariet, også at den samfundsøkonomiske analyse vil berøre og konsekvensberegne denne problematik.

Manglende objektivitet - Ad App.7

Vi er fundamentalt uenige i, at det ikke er muligt at bruge samme luftrumsdesign i Fusions- og Alliance-scenariet.

Derudover kan vi konstatere, at der er lagt meget arbejde i, at komme frem til at man kan spare 2 FMP (Flow positioner) og 2 militærflyveleder positioner i Sverige. Konklusionen er i vores optik, at der ikke er noget at spare på den civile operative del af ressourceforbruget.

Manglende objektivitet - Ad App.7 s.11 pkt. 4.2

Sidste afsnit bør slettes, da det er upassende i sammenhængen. Arbejdet med at harmonisere luftrummet er i fuld gang og vil ske uafhængig af NUAC. Det samme gør sig i øvrigt gældende for Fusions-scenariet. Men her forudsættes det at luftrummet er – eller bliver – harmoniseret. Det er ikke en fair forskelsfremhævnning og bidrager til opfattelsen af manglende objektivitet.

Manglende objektivitet - Ad App.7 s.68-69 pkt.10.1 og 10.3 + H.rap. s.68 3. afsnit + s.82 under pkt.6.3.1.1

Hele konklusionen i App.7, er i vores øjne misvisende.

I pkt.10.1 står først at luftrummet skal harmoniseres. Dette er jo korrekt, men burde være nævnt under Alliance-scenariet også. Det er lige sandsynligt i begge scenarier og vil i øvrigt ske uafhængig af NUAC.

Videre i 10.1 påstås det, at tilsynene kun skal arbejde med en provider. Det er forkert. Naviair og LFV skal fortsat udføre tårn- og indflyvningskontrolltjeneste og tilsynene skal derfor arbejde med 3 providers – mod 2 i dag.

Videre angives det, at der kun skal certificeres én provider i det berørte luftrum. Isoleret set er påstanden korrekt, men det hører med til det samlede billede, at der skal certificeres mindst 3 providers i Danmark og Sverige tilsammen, fordi der er luftrum som NUAC programmet ikke har beskæftiget sig med.

I App.7 pkt.10.3. er vi uenige i, at luftrummet ikke kan harmoniseres og vi finder desuden at det faktum, at det her fremhæves at der bliver tale om 2 certificeringer og 2 designeringer, bidrager til at vildlede, når der for Fusions-scenariet står 1 certificering og 1 designering, hvor det i virkeligheden skulle have været 3, eftersom NUAC programmet er blevet tildelt den opgave at beskrive det fulde billede af dansk og svensk luftrum efter etableringen af et NUAC.

Manglende opfyldelse af ToR

Manglende opfyldelse af ToR - Ad App.1 s.9

Fordi NUAC programmet ikke i tilstrækkelig grad har afdækket konsekvenserne for eksempelvis "retained organisations", SLV, forsikringsspørgsmålet m.v., mener vi ikke, at pkt. 4.1.1.3. i Terms of Reference er opfyldt. Heri står:

"The Business Case shall give a full picture of the NUAC Programme's effect on the cost for service provision within Danish and Swedish airspace. The possible influence on Naviar and LFV's organisations, aircraft operators, airports, environment and national infrastructure shall be described".

Manglende opfyldelse af ToR - Ad App.10 s.9 (nederst)

Det krævede "fulde billede" mener vi ikke er tilvejebragt. Tværtimod har NUAC programmet fastholdt, at det ikke har været deres opgave at kigge på eks. retained organisations og deres eventuelle afledte økonomiske og/eller personalemæssige udfordringer.

Desuden er der en række konsekvenser for eks. luftfartstilsyn (øget ressourcebehov) og lufthavne (højere pris for dele af tjenesten som følge af problematikken vedr. retained organisations) der slet ikke er nævnt i rapporten.

Endelig er der det forhold vi har berørt flere gange, at NUAC programmet i beskrivelsen af især Fusions-scenariet, ensidigt har beskæftiget sig med de elementer der kan bidrage positivt til en Business Case og har undladt at beskrive de områder, hvor det modsatte kan blive resultatet (her kan eks. nævnes HR området og forsikringstegning for den nye virksomhed).

Desuden er der en række forhold, der medtages på positivsiden i business casen, som enten vil eller kan ske helt uafhængig af NUAC.

Dette finder vi problematisk, idet vi således ikke kan give hverken vores brugere eller beslutningstagerne et fyldestgørende billede af de samlede omkostninger for flyvekontrol efter dannelse af et NUAC i en eller anden form.

Øvrige forhold hvor der er konstateret uenighed

Uenighed - Ad H.rap. s.10 fodnote 7 - Scenario definition

Her står, at det virtuelle scenario er omdøbt til Alliance-scenariet fordi dette navn i højere grad afspejler definitionen på scenariet. Det havde i vores øjne været mere naturligt, om man i stedet for at ændre definitionerne, og som en konsekvens heraf navnet, havde fastholdt navnet og havde udarbejdet definitionerne, så de passede til det der oprindeligt var tænkt.

Uenighed - Ad H.rap. s.28

Under "Attraction and bargaining power" mener vi, at der også burde tilføjes "towards employees". Det bliver en væsentlig faktor i de kommende år, hvilke Service Providers der vil være i stand til at fastholde og rekruttere kernepersonale, især set i forhold til den efterspørgsel der forventes både lokalt og globalt.

Uenighed - Ad H.rap. s.32 (øverst)

"The Union officials are participating in the Union Coordination Group and are directly involved in the work regarding HR Aspects, Integration Strategy and Risk Management, and this process will continue with no change to the ongoing and well-functioning cooperation with the Unions as part of the future work in the programme."

Ovenstående må vi desværre erklære os uenige i, set i relation til den seneste udvikling, hvor visse organisationer har trukket sig fra samarbejdet med NUAC programmet.

Uenighed - Ad H.rap. s.43

ATM området er under forandring og en af konsekvenserne af denne forandring er ifølge rapporten "Increased commercialisation and potential privatisation of parts of the ATM value chain". Dette mener vi, som vi også slog fast allerede i 2002, for det første ikke at området er klar til og for det andet ikke, at der er dokumentation for at påstå er en trend.

Efter vores overbevisning er der intet der tyder på, at der er andre lande der mener, at egentlig privatisering er vejen at gå. Senest har man i Tyskland truffet beslutning om, at yderligere privatisering af DFS ikke kan komme på tale.

Der savnes vished for, at de nationale tilsyn er gearet til at yde tilstrækkelig garanti for, at privatiseringer kan gennemføres uden negativ indflydelse på flyvesikkerheden (eksemplet i Schweiz skræmmer).

ATM er i øvrigt et område, hvor der per definition ikke skal tjenes penge. Alene af den grund egner området sig dårligt til egentlig privatisering.

Uenighed - Ad H.rap. s.92 pkt.6.3.2.3.1 Core business

Vi mener, at alt hvad der kaldes "operational support" bør henføres under core business. Dette være sig; "technical support and requirements", "operational support and requirements" og "local investigation". Dette være nævnt, fordi det på s.94 pkt.6.3.2.5.1 angives, at alt andet end core business kan gøres til genstand for outsourcing. Vi mener altså ikke, at operationel support bør outsources.

Uenighed - Ad H.rap. s.94 pkt.6.3.2.4

Her står, at outsourcing vurderes at være den bedste løsning for eks. system maintenance. Det er vi fulgt og også uenige i.

Uenighed - Ad H.rap. s.145 pkt.6.5.1.4.2 (Flight Safety)

Her står, at der ikke forudses ændringer til nuværende flyvesikkerhedsniveau. Vi er uenige, fordi rapporten og business casen ikke forventer (har indregnet) opnormering af tilsynsmyndighederne. Hvis der ikke tilføres ressourcer til tilsynene, kan det efter vores overbevisning få alvorlige konsekvenser for flyvesikkerheden.

Uenighed - Ad H.rap. s.149 (New entrants)

Vi mener, at Alliance-modellen vil være den, der bedst kan tiltrække nye partnere.

Desuden er det vores vurdering, at Alliance-scenariet er det, der kan gennemføres med mindst mulig påvirkning af den daglige drift og produktivitet. Som det angives flere steder, vil forandringen under alle omstændigheder kunne påvirke medarbejderne i en grad, der måske kan måles på effektiviteten/produktiviteten, men det er vores klare overbevisning, at denne påvirkning vil være størst, hvis Fusions-scenariet vælges.

Uenighed - uden henvisning

Vi mener at der er mindst ét yderligere forhold, end de allerede beskrevne, der bør tages i betragtning. Dette er medarbejdernes tarv.

Vi anerkender til fulde, at vi er til for vores kunder og at vi skal forandre os i takt med ændrede krav udefra. Men det må kunne ske, under behørig hensyntagen til medarbejderne.

En sådan forudsætning og målsætning havde vi gerne set afspejlet i rapporten – også når det kommer til at konkludere, i hvor høj grad de enkelte scenarier lever op til kravene.

Uenighed - Ad flyvesikkerhed

For så vidt angår flyvesikkerhed har vi følgende betragtninger:

For det første slår det os, at formuleringer som "...provide ANS at lowest costs and with focus on flight safety.." og "...to reduce costs with sufficient safety.." (jf. App.1 s.12, App.7 pkt.1 og flere andre steder) nu finder indpas til at beskrive, hvad vores opgave er. Målet må altid være, at bevare eller højne flyvesikkerhedsniveauet med en eventuel forbedret cost-effektivitet. Om det er et tilfælde, at faktorerne orden er byttet om eller om det dækker over et reelt ændret fokus, vil vi egentlig gerne have svar på.

For det andet, er det som tidligere nævnt, vores opfattelse at det vil have en negativ effekt på flyvesikkerheden, såfremt NUAC etableres uden den nødvendige opnormering af tilsynsmyndighederne.

Uenighed - Ad App.6 s.4-6

For alle tre "*integration strategies*" finder vi det meget uheldigt at "*Resolve all HR matters*" står langt nede på listen. Efter vores mening bør de 2 første punkter i alle scenarier være:

- Validation of Business Case
- Resolve HR matters

Uenighed - Ad App.11 s.10 pkt.2.4

Vi er enige i, at NUAC programmet bør agere reaktivt i forhold til pressen indtil en beslutning er taget, men vi mener desværre ikke at denne beslutning er blevet efterlevet.

Som nævnt i vores indledning, står vi naturligvis til rådighed for uddybning af vores påstande og kommentarer.



**DATCA
Response Sheet**

**Comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)**

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL OF STAKEHOLDER COMMENTING

Name (Organisation and/or individual):	DATCA
--	-------

2. NPMT GENERAL COMMENTS

I dette dokument er udelukkende kommenteret på de dele af DATCAS høringssvar, som NPMT har vurderet enten medfører rettelse/ændring i "NUAC Programme – Definition Phase Final Report 3. Draft", har karakter af spørgsmål, eller er af en sådan karakter at særlig forklarende kommentar er vurderet værdifuld for forståelsen.

Referencerne herunder henviser til DATCAs høringssvarbrev og altså ikke til Final Report.

3. SIZE OF NPMT RESPONSE

This response consists of the following:

This page and attached comments sheets. (Enter number):

11

4. VALIDATION

Name: Nils Sprenger

Position: Programme Manager

Signature:

Date:

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY**Paragraph reference (article, note, figure etc.)**

Følgebrevet side 2, 1. afsnit

NPMT Comment:

Usikkerheden (sensitiviteten) for de to scenarier skal selvfølgelig fremstå fuldt og helt for begge scenarier. Dette rettes i rapporten (side 142 nederst).

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgebrevet side 2, 2. afsnit

NPMT Comment:

Det er det fulde billede for omkostningerne ved udførelse af luftrafiktjeneste, der er tale om - hverken mere eller mindre.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgebrevet side 2 midt, punkt 2

NPMT Comment:

Efter NUAC Programme Management Team's (NPMT) opfattelse er den overordnede beskrivelse af tilbageværende organisationer i rapporten i overensstemmelse med ToR og de direktiver, NPMT undervejs har fået af Steering Committee. De mere detaljerede beregninger for de tilbageværende virksomheder er en del af det videre arbejde for henholdsvis Naviair, LFV og NUAC programmet.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgebrevet side 2 midt, punkt 3

NPMT Comment:

Det er ikke inden for NUACs scope at analysere de evt. afledte ressourcebehov hos myndigheder eller andre. NUAC skal se på mulighederne og effekterne for LFV og Naviair samt på effekterne for omkostningsniveauet for udførelse af luftrafiktjeneste.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgerebet side 2 midt, punkt 4

NPMT Comment:

Den beregnede reduktion i behovet for ressourcer er forudsat håndteret ved naturlig afgang og almindelig personaleomsætning, hvorfor der ikke forudsættes, at der vil være tale om generel brug af aftrædelsesordninger. Ydermere er der endnu ikke taget nogen beslutninger, og derfor er ingen aftaler indgået, og dermed er der heller ikke mulighed for at foretage sådanne beregninger.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgerebet side 2 midt, punkt 5

NPMT Comment:

Det forudsættes ikke, at der i nogen scenarier vil blive tale om harmonisering af lønninger.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgerebet side 2 midt, punkt 6

NPMT Comment:

Dette er en korrekt refleksion, og som det fremgår af materialet i "NUAC Programme – Definition Phase Final Report 3. Draft" er dette meget vigtige forhold foreløbigt adresseret på overordnet niveau i forbindelse med analyserne vedrørende selskabsform. Og netop forholdene vedrørende ansvar og forsikring er en vigtig del af det videre arbejde for programmet og vil blive grundigt analyseret.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgerebet side 2 midt, lige under punkt 6

NPMT Comment:

Dette er ikke korrekt. Der er beregnet både på integrationsomkostninger og sensitivitet.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgebrevet side 3 øverst, punkt 3

NPMT Comment:

Dette er til dels korrekt, men som det fremgår af rapporten, er NUAC samarbejdet nu den udløsende faktor, og der er ikke medtaget besparelser på initiativer, som er vedtaget gennemført, uanset et evt. NUAC samarbejde.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgebrevet side 3 midt, 3. afsnit

NPMT Comment:

NPMT vil d. 22/1-07 anbefale til Steering Committee, at der i det videre arbejde analyseres yderligere på FAB mulighederne.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgebrevet side 3 midt, 4. afsnit

NPMT Comment:

Det kan ikke forventes, at der til udførelse af lufttrafiktjeneste i dansk/svensk luftrum kan etableres en mellemfolkelig/statslig organisation a la Eurocontrol, og det faktum, at RADA projektet er etableret som sådan, har baggrund i, at RADA er et FN/ICAO projekt.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Følgebrevet side 3 nederst, de 4 punkter

NPMT Comment:

De fire forhold er alle behandlet i rapporten, men da der stadigvæk er tale om analysearbejde, er der naturligt ikke udarbejdet løsninger på de enkelte områder.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 5 "Ad H.rap. s.30 pkt.5"

NPMT Comment:

Rapporten gennemgås, og evt. fejl i beskrivelsen af ansvar for AIP rettes.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 5 "Ad H.rap. s.64 nederst"

NPMT Comment:

Dette omformuleres således, at det tydeligere fremgår, at Business Model i 3. draft udelukkende for helhedens skyld behandler "retained organisations" på meget overordnet niveau.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 6 "Ad H.rap. s.77"

NPMT Comment:

NPMT er helt enige i, at alle uklarheder vedrørende ansvar og forsikring skal være afklaret før implementering af evt. løsninger, og disse forhold er jf. tidligere herom en vigtig del af det videre arbejde for programmet, og disse forhold vil blive grundigt analyseret.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 6 "Ad H.rap. og App.9"

NPMT Comment:

Ved en fejl er den omtalte rapport fra 26. januar 2006 ikke kommet med som bilag til Appendix 9. Dette rettes.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 6 "Ad App.1 s.14"

NPMT Comment:

Appendix 7 omhandler udelukkende de tre scenarier. Derfor var der ingen beskrivelse af "baseline" i dette appendix. NPMT er dog enige i, at det kan være hensigtsmæssigt, at baseline er beskrevet i Appendix 7, hvorfor dette er tilføjet i Appendix 7 pkt. 9.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 6 "Ad App.2 s.29"

NPMT Comment:

Formuleringen skærpes, således at det tydeligere fremgår, at der er tale om de fastansatte årsværk i afd. for generel operationel support og turnusplanlægning, IKKE de operationelle deltidsfolk der er tilknyttet som ekstra sagsbehandlere på turnusområdet.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 6 "Ad App.7 pkt.1"

NPMT Comment:

Pkt. 6.1 er nu rettet, således at det stemmer overens med tekst i pkt. 1.3 og 2.1. Generelt er "Tracon Copenhagen" rettet til "Tracon Copenhagen/Malmö" i hele App. 7, og "Kastrup" ændret til "Kastrup/Sturup" i hele App. 7.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 6 "Ad App.8 s. 3 pkt.1"

NPMT Comment:

Er nu rettet, således at det stemmer overens med tekst i Appendix 7 pkt. 1.3 og 2.1.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 6 "Ad App.8 og H.rap. s.20 pkt.2.5 andet afsnit"

NPMT Comment:

En fast-time simulering bruges fuldstændig, som det fremgår af rapporten, til at få det første indtryk af mulighederne, og til få indikationer for, om de udarbejdede ændringer kan forventes at bibringe det ønskede resultat. Som det også fremgår af rapporten, skal der efterfølgende foretages real-time simulering for at validere fast-time simuleringens findings, og der skal foretages den nødvendige og mere detaljerede videreudvikling af luftrummet.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 7 "Ad App.8 s.18"

NPMT Comment:

Der er tale om en fejl i dataene for den pågældende flyvning, hvorfor disse flyvninger fjernes, så de ikke indgår i beregningerne.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 7 "Ad App.10 s.4"

NPMT Comment:

At det omtalte brev mangler er en fejl, og det vedlægges som bilag.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 7 "Ad App.11 s.6 pkt.1.2.1"

NPMT Comment:

I forhold til beslutningsprocessen arbejder programmet med skyldig hensyntagen til de helt normale beslutningskanaler og virksomhedernes ejerskabsstruktur. Dette betyder bl.a., at der rapporteres til Departementer og evt. Styrelse, som i sin tur har kontakterne og håndteringen af det øvrige politiske miljø. Programmet har således ikke, og skal ikke have, direkte kontakt til "politikkerne", dette klares i de normale ejerfora og sammenhænge. At NUAC programmet i definitionsfasen har besluttet at agere reaktivt i forhold til den eksterne kommunikation har intet med de to virksomheders ejere at gøre, men er blot i forhold til pressen og den almindelige offentlige kommunikation.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Fejl og mangler" side 7 "Ad App.12"

NPMT Comment:

Risk Management planer, de identificerede risici og deres mitigering er et internt styringsværktøj for programmet, hvorfor dette ikke vil blive en del af rapporten. De identificerede og beregnede forretningsmæssige risici (sensitivitet) fremgår derimod af rapporten og af de udarbejdede Business Cases.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 7 "Manglende objektivitet – Ad H. rap. s. 11 – scenario definition"

NPMT Comment:

Se tidligere besvarelse under afsnittet vedrørende følgebrevet "Side 2, 1. afsnit".

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 7 "Manglende objektivitet – Ad H. rap. s. 16 første afsnit"

NPMT Comment:

Dette arbejde er i mellemtiden udført, og den endelige version af Final Report vil afspejle disse yderligere besparelser.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 7 "Manglende objektivitet – Ad H. rap. s. 88, H. rap. s. 121, H. rap. s. 145 første afsnit"

NPMT Comment:

Dette er ikke tilsigtet, og formuleringerne skærpes i rapporten.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 8 "Manglende objektivitet – Ad H.
app. 1. s. 4"

NPMT Comment:

Rapporten efterses og rettes om nødvendigt. Derudover vil NPMT anbefale SC, at vi i det videre arbejde analyserer på nuancer af alliancescenariet, herunder også mulighederne for at etablere en egentlig FAB alliance.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 8 "Manglende objektivitet – Ad H.
app. 1. s. 6"

NPMT Comment:

Generelt er det, som det fremgår af rapporten, NUAC samarbejdet, som nu er den udløsende faktor, og der er ikke medtaget besparelser på initiativer, som er vedtaget gennemført uanset et evt. NUAC samarbejde. For så vidt angår COOPANS, så har NUAC programmet ikke indregnet besparelserne fra COOPANS samarbejdet i NUACs business cases. Derimod har NUAC programmet beregnet de yderligere muligheder for besparelser, der ligger i at udføre COOPANS arbejdet i en fælles organisation, uanset scenario.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 8 "Manglende objektivitet – Ad H.
app. 1. s. 31"

NPMT Comment:

Uanset scenario er myndighedsgodkendelser afgørende. Rapporten efterses, og formuleringer skærpes om nødvendigt. I definitionen af det nuværende alliancescenario var det en grundforudsætning, at udførelsen af lufttrafiktjeneste ikke blev overført til et evt. allianceselskab. Denne forudsætning vil dog ikke være gældende i forhold til en evt. definition af en egentlig FAB alliance.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 8 "Manglende objektivitet – Ad H.
app. 1. s. 33 - 38" sidste afsnit

NPMT Comment:

For begge scenarier gælder, at der som udgangspunkt søges at påføre medarbejderne i de to virksomheder et minimum af gener, hvilket bl.a. betyder, at uanset scenario forventes der

- at være fire hovedarbejdssteder: København, Malmö, Norrköping og Stockholm
- ikke at skulle gennemføres store omflytninger af medarbejdergrupper
- ikke at skulle gennemføres store afskedigelsesrunder.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 9 "Manglende objektivitet – Ad H. app. 1. s. 41"

NPMT Comment:

Formuleringen i rapporten skærpes således, at det tydeligere fremgår, at i alliansescenariet vil LFV/ANS og Naviar være certificerede og designerede for så vidt angår al udførelse luftrafikservice i henholdsvis dansk og svensk luftrum, hvorimod LFV/ANS og Naviar i fusionsscenariet ikke vil være certificerede og designerede til udførelse af en-route service.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 9 "Manglende objektivitet Ad App. 2 s. 6-59 " sidste afsnit

NPMT Comment:

I fusionsscenariet er der tale om 1 virksomhed, der driver og bemander 4 hovedarbejdssteder herunder 3 kontrolcentraler. I alliansescenariet er der fortsat 2 adskilte virksomheder, som driver og bemander disse 4 hovedarbejdssteder.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 9 "Manglende objektivitet Ad App. 5 s. 6 (nederst) - 7 "

NPMT Comment:

Det kan her slås fast, at Naviars momsstatus ikke er en del af business casen i nogen af scenarierne.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 10 "Manglende objektivitet Ad App. 5 (moms)"

NPMT Comment:

Jf. tidligere er Naviars momsstatus ikke en del af business casen i nogen af scenarierne.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 10, "Manglende objektivitet - Ad Appendix 7 pkt. 4.2"

NPMT Comment:

Dette er en fejl, og sidste afsnit er nu slettet.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 10 "Manglende objektivitet - Ad Appendix 7 pkt 10.1 og pkt 10.3"

NPMT Comment:

Teksten i begge punkter er blevet uddybet, således at det fremgår, at den omhandler det luftrum, som er beskrevet i luftrumsrapporten. I fusionsscenariet er der én service provider i det omhandlede luftrum mod to service providers i alliansescenariet. Det vil give en forskel i forbindelse med designering og certificering. Det er ikke muligt at lave en TRACON Copenhagen/Malmö med to certificerede service providers i samme luftrum. Forskellen mellem de to scenarier relaterer i hovedsagen til luftrumsdesignet og ikke udelukkende antallet af positioner.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 11 "Manglende opfyldelse af ToR – Ad App. 1 s. 9"

NPMT Comment:

Som det fremgår af det i høringssvaret anvendte citat fra ToR, er det ikke programmets opgave at se på evt. afledte konsekvenser hos f.eks. myndighederne, men på effekten og omkostningerne for udførelse af lufttrafiktjeneste. I rapporten er forholdene vedrørende effekterne på Naviair og LFV organisationerne berørt på overordnet niveau, og netop "retained organisations" samt forhold som forsikring/liability er en del af det fortsatte analysearbejde.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Side 11 "Manglende opfyldelse af ToR – Ad App. 10 s. 9 nederst"

NPMT Comment:

Se besvarelser til "Manglende opfyldelse af ToR – Ad App. 1 s. 9" - "Ad H. rap. s. 145 pkt. 6.5.1.4.2 (flight safety)" – "Side 2 midt, punkt 4" – "Side 2 midt, punkt 6" samt "Side 3 øverst, punkt 3".

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Øvrige forhold hvor der er konstateret uenighed" Side 11 "Ad H. rap. s. 32"

NPMT Comment:

Der kan ikke være uenighed om, hvad personaleorganisationerne har deltaget i undervejs, og rapporten var udsendt, da NPMT modtog brevet, hvori et antal af "Naviairs teknisk/administrative personaleorganisationer" meddelte, at de trak sig ud af samarbejdet.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Øvrige forhold hvor der er konstateret uenighed" Side 12 "Ad H. rap. s. 145 pkt. 6.5.1.4.2 (flight safety)"

NPMT Comment:

Myndighedernes ressourcebehov og planlægning samt evt. ændringer i fremtiden for myndighederne er ikke, og skal ikke være, en del af NUAC programmets arbejde.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Øvrige forhold hvor der er konstateret uenighed" Side 12 "Ad flyvesikkerhed"

NPMT Comment:

Det kan slås helt fast, at flyvesikkerheden altid kommer først og har højeste prioritet, også for så vidt angår NUAC programmets arbejde. Samtidig er det dog nødvendigt at sikre tilstrækkelig fokus også på omkostningerne for udførelse af lufttrafiktjeneste.

Paragraph reference (article, note, figure etc.)

Afsnittet "Øvrige forhold hvor der er konstateret uenighed" Side 13 "Uenighed – Ad App. 6 s. 4-6"

NPMT Comment:

Appendix 6 gennemgås og mulighederne for at ændre denne rækkefølge vurderes.

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
DJØF**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from DJØF**

Til NUAC programmet

København den 2. februar 2007.

Da NUAC rapporten i detaljer er blevet diskuteret med programmet, og Morten Dambæk har givet udtryk for at rapporten er et studie og ikke den endelige rapport der skal sendes til vores ejere har DJØF valgt at kommentere ganske generelt på indholdet.

Rapporten lægger meget stor vægt på de afledte økonomiske konsekvenser af et ændret samarbejde imellem Sverige og Danmark, i stedet for at undersøge hvilken type af flyveledelse der med de foreliggende begrænsninger virker mest effektiv. At der er mange udfordringer såvel hvad angår det politiske miljø som det personale-mæssige er selvsagt. Men det burde alligevel have været vægtet langt mere at se på de mulige scenarier der kan lade sig gøre i forhold til disse grupper. I stedet er der lagt stor vægt på de økonomiske konsekvenser. Når man så anlægger en beregningsmetode der i bedste tilfælde er et slag på tasken påvirker det tilliden til resten af såvel processen som tilgangen til de forskellige scenarier.

Som DATCA har nævnt er der problemer med beregningen af de økonomiske virkninger hvad angår tjenestemændene. I stedet for at anlægge et optimistisk syn på hvor få det drejer sig om så bør man forholde sig til såvel best case som worst case.

Ligeledes er den anvendte sats 15 % som det nævnes at der kan spares på udlicitering stærkt utroværdige – der kan ikke bruges generelle tal på hvad der er at spare på udlicitering – det kræver en specifik analyse af de opgaver og til hvilken pris som den pågældende enhed løser. Og det skal der så indhentes et konkret tilbud på – først derefter kan der gives et bud på hvilken omkostning eller besparelse der er ved at udlicitere en given opgave.

I stedet burde rapporten have undersøgt hvilke områder der teknisk kan udliciteres så man derigennem kunne få et overblik over de brikker der kan flyttes på når den nye virksomhed skal tegnes. Kort sagt ville det have klædt rapporten at være mere varsom med de økonomiske beregninger og i stedet koncentrere sig om indholdet og formen på den fremtidige organisation.

Samme forhold gør sig gældende ved gennemlæsning af HR rapporten. Som medarbejder kan jeg ikke bruge den til noget som helst da den ikke forholder sig til hvordan fusioner generelt påvirker medarbejdere. Hvordan man fra en personalevinkel kan forestille sig at de forskellige ændringer vil påvirke menneskerne i virksomheden, hvordan det at tegne en ny virksomhed kan vendes til noget positivt der kan drive medarbejderne i virksomheden til at arbejde aktivt for disse ændringer. Og jeg kan finde mange andre områder som en HR rapport burde forholde sig til ved så stor en ændring af hverdagen for så mange mennesker.

Hvis den udelukkende skal bruges til at se på hvad de juridiske konsekvenser af en ændring af Naviar betyder så er det i orden – men den forholder sig ikke til at det er menneskerne og ikke juraen der holder flyene i luften.

Da den foreliggende rapport er et studie og altså ikke den endelige rapport der skal træffes beslutninger på baggrund af vil jeg ikke yderligere kommentere på de andre

elementer i rapporten men ser nu frem til at vi kan forsøge at tegne den fremtidige virksomhed samt den hverdag den indeholder.

Mvh

DJØF v/ Jens Bald

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
EUROPEAN COMMISSION – DG TREN**

**Followed by comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)**

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	EUROPEAN COMMISSION – DG TREN	
Contact Name: ¹	Christopher NORTH	
Contact Address:	DM24 5/35 European Commission, 200 rue de la Loi, B-1049 BRUSSELS, Belgium	
Telephone/Fax:	+32.2.2968336	+32.2.2968353
E-mail Address:	Christopher.north@ec.europa.eu	

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

X

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

A very comprehensive analysis of the challenges, options and benefits for the reduction in fragmentation and the creation of Functional Airspace Blocks. The analysis seems to be a very good basis for future decision making.

From the perspective of the European Commission, the most interesting option would be the 'merger' option as it offers the most coherence with the overall Single European Sky objectives.

4. SPECIFIC COMMENTS:

For specific comments please use the Comments Sheet attached

5. SIZE OF RESPONSE

This response consists of the following:

This Page and attached comments sheets. (Enter number):

7 (1+6)

6. VALIDATION

Name: C. J. NORTH

Position: Senior Administrator

Signature:

Date: 24/11/2006

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

COMMENTS SHEET⁴

Name (Organisation or individual): EUROPEAN COMMISSION

Comment Sheet No.

1

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

6.4.1

Comment:

On the basis of the original NUAC and SKAANE submission, the Commission had expected to see an overall cost saving rather than an increase. It is recognised, and accepted, that the creation of a 3rd company would increase overall administrative costs for Service Provision, but it had been anticipated that the operational savings due to reduction in the number of sectors would have outweighed the increase. It is our understanding that the analysis for the NUAC/SKAANE option assumes no decrease of administrative costs at all for either LFV or Naviair – is this a reasonable assumption?

Reason(s) for Comment:

We would not have expected to have a wholly negative CBA for NUAC/Skaane

⁴ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

COMMENTS SHEET⁵

Name (Organisation or individual): EUROPEAN COMMISSION

Comment Sheet No.

2

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.) 6.4.1.2

Comment:

It has been assumed that there would be no saving for the NUAC/Skaane option through the common use of existing surveillance infrastructure. What precludes LFV and Naviar from rationalising their infrastructure in the context of the surveillance needs of NUAC/Skaane?

Reason(s) for Comment:

Rationalisation of infrastructure doesn't need to be dependent on any of the 3 solutions – although it could be easier to implement in one rather than another.

⁵ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

COMMENTS SHEET⁶

Name (Organisation or individual): EUROPEAN COMMISSION

Comment Sheet No.

3

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

6.3

Comment:

The cost analysis for the Merger solution makes an assumption of a minimum number of 1 control centre per State due, if we understand correctly, to National Security issues and the need/desire of the Military to be able to take control of the Civil ATC services in a time of 'crisis'. It would be interesting to be able to quantify the 'cost' of this constraint, and to identify what 'mitigations', if any are possible.

Reason(s) for Comment:

Maximising the cost effectiveness of the Air Traffic Service Provision, could be limited by political/national constraints. Is it reasonable for the airspace users to bear this cost? The validity and impact of these constraints would be useful to know.

⁶ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

COMMENTS SHEET⁷

Name (Organisation or individual): EUROPEAN COMMISSION

Comment Sheet No.

4

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.) **General**

Comment:

Has the question of Liability been addressed? And if so, what are the implications for the 3 scenarios?

Reason(s) for Comment:

Liability in the event of an accident is an issue which is linked with the institutional arrangements. Are there any special measures that need to be taken?

⁷ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

COMMENTS SHEET⁸

Name (Organisation or individual): EUROPEAN COMMISSION

Comment Sheet No. 5 **of** 6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.) 6.3

Comment:

In the event of the 'merger' scenario being selected, it would be expected that the resulting company would be regulation only by 1 (National) Supervisory Authority. Should the creation of an FAB through the 'merger' solution be mirrored through the 'merger' of the NSA's to create a 'Regional Supervisory Authority?

Reason(s) for Comment:

What should be the logical impact of the merger solution on the regulatory environment?

⁸ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

COMMENTS SHEET⁹

Name (Organisation or individual): EUROPEAN COMMISSION

Comment Sheet No.

6

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

2.7

Comment:

EC support for both the NUAC and SKAANE projects was on the basis of the activities identified in the funding Decisions for both projects. These activities are described in fairly general terms and are capable of being open to a certain degree of 'interpretation'. However, any significant changes to the basic objectives of the two projects could result in a cancellation of Community support. It is reasonably probable that the selection of either the merger or alliance scenarios could be achieved without a change to the general objectives and could therefore continue to benefit from EC support. However, care should be taken in using the expression "abandoning the NUAC/Skaane projects further development" with relation to communication with the EC.

Reason(s) for Comment:

Care should be taken to ensure that the 'revised' NUAC programme can still be supported under the existing funding Decisions

⁹ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.



EUROPEAN COMMISSION - DG TREN
Response Sheet

Comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL OF STAKEHOLDER COMMENTING

Name (Organisation and/or individual):	European Commission - DG TREN
--	-------------------------------

2. NPMT RESPONSE TO GENERAL STAKEHOLDER VIEW ON THE REPORT

NIL

3. SIZE OF NPMT RESPONSE

This response consists of the following:

This page and attached comments sheets. (Enter number):

6

4. VALIDATION

Name: Nils Sprenger

Position: Programme Manager

Signature:

Date:

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or individual):**

European Commission - DG TREN

Comment Sheet No.

1

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Final Report 6.4.1

NPMT Comment:

There are some aspects regarding the original NUAC and Skaane projects that have to be taken into consideration when evaluating the findings of our analyses.

1) The first and initial NUAC CBA was based on the assumption that the service provision in Danish, Finnish, Norwegian and Swedish airspace above FL 285 should be carried out by a co-owned Company from the Area Control Centre in Malmoe. The inclusion of the service provision in the entire Nordic Airspace above FL285 gave the possibility to reduce the number of sectors and with that outweighing the increase of administrative costs following the establishing of an additional service provider.

When the project was limited to Danish and Swedish airspace above FL285 (due to the Norwegian and Finnish withdrawal) the possibilities to reduce the number of sectors was also somewhat limited, and reduction of the administrative costs for the additional service provider (NUAC Company) was in reality not possible with these prerequisites for the project.

2) The first and isolated Skaane CBA was in fact positive giving early savings of approximately € 2,7Mill.

3) The analyses carried out in the context of the new NUAC Programme can thus be seen as an underlining of the need of avoiding any fixed Flight Levels when designing/establishing FAB's.

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

European Commission - DG TREN

Comment Sheet No.

2

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Final Report 6.4.1.2

NPMT Comment:

It is correct that rationalisation of the infrastructure is not only solution/scenario dependent. Thus there could be some rationalisation in the infrastructure in context of the original NUAC/Skaane projects and through bi-lateral agreements in general.

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

European Commission - DG TREN

Comment Sheet No.

3

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Final Report 6.3

NPMT Comment:

The “political/national constraints” are linked to both the national obligations, as ratified via the Chicago Convention, and the national sovereignty issues. We agree that a theoretic economic analysis with such issues put aside could be interesting as a “price-tag” for these requirements, thus these issues and requirements would be visible in a financial perspective. However, this suggests the development of an additional scenario with new conditions currently not in the scope of NUAC Programme.

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

European Commission - DG TREN

Comment Sheet No.

4

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

General

NPMT Comment:

All the very important questions regarding liability have so far only been addressed in relation with the overall analysis of possible company forms, and in the future phases of the NUAC Programme all issues regarding liability will be subject of a thorough analysis.

In this process, development of EU regulation framework or guidelines regarding liability issues would ease the establishing of FAB's in European Airspace.

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

European Commission - DG TREN

Comment Sheet No.

5

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Final Report 6.3

NPMT Comment:

An interesting question, but this is a state issue and not in the scope of the NUAC Programme. However, if the Merger Scenario should be selected as a solution, the National Supervisory Authorities will need to find new ways of cross border cooperation.

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

European Commission - DG TREN

Comment Sheet No.

6

of

6

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Final Report 2.7

NPMT Comment:

We will also in the future ensure that the transformation of the NUAC/Skaane projects into the NUAC Programme and the future development of the NUAC Programme is in line with the revised funding decisions from 2006, and in doing that also ensure the track record of the development.

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
IATA**

**Followed by comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)**

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	IATA	
Contact Name: ¹	Mr G O Connell	
Contact Address:	350 Avenue Louisa	
Telephone/Fax:	32 2 6261809	32 2 648 5135
E-mail Address:	oconnellg@iata.org	

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

Y

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

This is an important document, well written and a comprehensive approach to the analysis of the options. IATA strongly supports the merger scenario as the best option to meet the spirit of the SES and the requirement to establish a FAB. Furthermore IATA is very encouraged that the reports identifies, clearly, the need "to ensure cost reduction for the provision of air navigation services". This is confirmed by the results of the CBA which shows an accumulated cash flow saving of €217m by 2020 and a further €23m saving per year from 2020 onwards. By all accounts these are impressive figures which persuade users that the alternative options of the Alliance and the NUAC/SKANE are not worth pursuing.

4. SPECIFIC COMMENTS:

For specific comments please use the Comments Sheet attached

5. SIZE OF RESPONSE

This response consists of the following:

This Page and attached comments sheets. (Enter number):

3

6. VALIDATION

Name: G H O Connell

Position: Assistant Director, SO&I

Signature:

Date: 17/11/06

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

COMMENTS SHEET⁴

Name (Organisation or individual): IATA

Comment Sheet No.

1

of

3

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

P9 Final report

Comment:

IATA welcomes the inclusive approach being pursued with the military authorities of Sweden and Denmark and that these risks are being comprehensively managed. Please confirm that the costs of the provision for specific military services will be recoverable from the State and will be fully transparent to airspace users

Reason(s) for Comment:

Clarification of the cost associated with meeting military ATM requirements .

⁴ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

COMMENTS SHEET⁵

Name (Organisation or individual): IATA

Comment Sheet No.

2

of

3

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

None

Comment:

In an earlier publication of the NUAC project, there was the recognition that Finland and Norway may join the project at a later stage.

Question: what is the current state of Norway and Finland's participation and are there any prospects of widening the scope of the project in the short, medium or longer term? Could the project team identify any scenarios where further benefits could be derived if the scope of the project was widened?

Reason(s) for Comment:

Clarification of the potential involvement by other ANSPs and the potential impact on the CBA.

⁵ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

COMMENTS SHEET⁶

Name (Organisation or individual): IATA

Comment Sheet No.

3

of

3

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

P14 Exec Summary

Comment:

Are the outsourcing costs, 173 posts identified in Fig 8, included in this CBA ie will these costs still fall into the overall cost base although allocated to a different retained organisation for infrastructure support?

Reason(s) for Comment:

Clarification of outsourcings costs and how accounted for in the future.

⁶ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

**IATA
Response Sheet**

**Comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)**

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL OF STAKEHOLDER COMMENTING

Name (Organisation and/or individual):	IATA
--	------

2. NPMT RESPONSE TO GENERAL STAKEHOLDER VIEW ON THE REPORT

NIL

3. SIZE OF NPMT RESPONSE

This response consists of the following:

This page and attached comments sheets. (Enter number):

3

4. VALIDATION

Name: Nils Sprenger

Position: Programme Manager

Signature:

Date:

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

IATA

Comment Sheet No.

1

of

3

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

P9 Final report

NPMT Comment:

The costs for provision of specific military services are and will be recoverable from the States concerned and the cost is transparent to the users.

- In Sweden the military users are charged directly from the service provider (LFV). The amount is dependent of the level of service.

- In Denmark the Danish Military Authorities as in kind contribution makes available for Naviair an agreed number of military ATCOs for both military and civil work within the integrated Control Centre in Copenhagen. These resources correspond to the level of service required by the Danish Military.

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

IATA

Comment Sheet No.

2

of

3

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

General

NPMT Comment:

The NUAC Programme is focused on future development with regard to possible entries of new/additional partners, and one aim for the Programme is to define conditions for additional/new partners to join the cooperation. In the “NUAC Programme – Definition Phase Final Report”, this is one of the evaluation criteria regarding the described three alternatives and an expansion of the cooperation to cover the Nordic Region could in all aspects be an interesting future possibility.

With regard to the current state of possible participation from Avinor (Norway) and Finavia (Finland) there are at this time no decisive news, but both parties have been thoroughly informed about the Programme and its findings, and if they should decide to participate in a future NUAC Corporation/Company the scope can be widened. The two scenarios Alliance and Merger would, according to the Business Case/CBA, benefit positively if the scope is widened to include the Norwegian and/or Finnish ANSPs.

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

IATA

Comment Sheet No.

3

of

3

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

P14 Exec Summary

NPMT Comment:

The cost regarding outsourced staff, which primarily is calculated for outsourcing to third party, will remain within the overall cost base, but the cost will in accordance with our estimate be reduced by 10-15% (dependent of staff category) compared to the cost of today's in-house solution.

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
IDA**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from IDA**

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	Ingeniørgruppen i NAVIAIR	
Contact Name: ¹	Dan D. Christensen	
Contact Address:	Naviair Allé 1 DK-2770 Kastrup	
Telephone/Fax:	32478086	
E-mail Address:	dan@naviair.dk	

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

X

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

Statements:

Der er ingen vision om systemudvikling indenfor egen organisation (NUAC), der angives alene kosteffektive holdninger. Den oparbejdede tradition i NAVIAIR med at gennemfører systemudvikling gennem tværgående samarbejde, ses ikke at blive videreført med en opdeling af virksomhedsområderne ACC/APP og TWR, En-route og infrastruktur, samt outsourcing af teknisk drift.

På områderne under udvikling, vedligehold og administration vil man effektivisere ved at afvikle og outsource, men det står uklart hvilken afgrænsning der tænkes på ved Merger scenariet under app. 1:

Man vil spare 3 mill. EURO pr. år på Udvikling (år 2020)
 Man vil spare 0.6 mill. EURO pr. år på teknisk vedligehold (år 2020)
 Man vil spare 7.4 mill. EURO pr. år på administration (år 2020)
 I forhold til baseline omkostninger.

Vi kan konstatere, at der forventes besparelser på udviklingen ved at reducere medarbejderstaben med 50%, og videreføre et systemudviklingsarbejde. Dette virker utroligt optimistisk, at halvere systemudviklingsarbejdet, med de erfaringer vi i NAVIAIR har opnået ved brug af COTS produkter og leverandørens evne til at tilrette disse produkter til vores miljø.

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

For teknisk vedligehold ser besparelsen ved en outsourcing ud til at være en anelse billigere end at bibeholde arbejdet intern i virksomheden. Med mindre det er et politisk ønske virker det forkert at vi i NAVIAIR skal undvære synergieffekten ved at eje driftorganisationen.

Administrationen dækker et stort område hvor support til linieorganisationerne skal være tilgængelig, og det skal sikres at de besparelsestiltag, der udføres på NAVIAIRs administration nøje overvejes for at opretholde en servicefunktion, og sikre at der f.eks. ikke bruges dyre flyveleder / ingeniør kroner på basisadministration.

Det fremtidige arbejde:

Ingeniørgruppen i NAVIAIR deltager gerne med bearbejdning af det kommende kulturarbejde med LFV/ANS om visioner og udviklingsaktiviteter til et tættere samarbejde med de rammer vi kan opnå enighed om. Vi anbefaler at vi arbejder med NUAC som et kultur projekt og lader effektiviseringen komme i anden række.

Ingeniørgruppen er ikke nervøs for en NUAC virksomhed med en udviklingsafdeling til at varetage COOPANS, det er dog trist at se en NUAC virksomhed uden en vision til at udvikle det fremtidige ATM system, når der nu gives mulighed for at samle 2 ingeniørafdelinger.

4. SPECIFIC COMMENTS:

Organisationen for en anlægsafdeling i den tilbage værende organisation ref. App 4 (Business Model) eksistere ikke, det virker forkert at udelade en organisationen til at varetage infrastrukturen. Der mangler også en teknisk driftsorganisation til at varetage infrastrukturen. Der må skaffes de rigtige tal eller en bedre beskrivelse af forudsætningerne til en organisation der kan varetage infrastrukturen i de tilbage værende organisationer for LFV/ANS og NAVIAIR.

Beregningen af antal medarbejdere i App 3 (Business Case) giver et godt overblik over medarbejderstaben. Vi skal dog her anføre forskellen mellem LFV/ANS og NAVIAIR's Anlæg/Udviklings afdelinger. Forskellen består i at LFV/ANS har etableret deres nye ATM system 2000 og har tilrettelagt deres bemanning af en ingeniørafdeling (udviklingsafdeling) efter vedligeholdelse aktiviteterne for et kørende system, mens NAVIAIR er i leveringsfase for deres ATM system DATMAS (der er en delmængde af hele CASIMO leveringen) og bemanningen af en ingeniørafdeling (anlægsafdeling) er antalsmæssigt sat til afleveringsfasen for CASIMO programmet. Vi skal derfor advare mod at udføre simple effektiviseringsberegninger ved dels at blande 2 forskellige ingeniørafdelinger, der arbejder under forskellige organisationsstruktur og med forskellige arbejdsopgaver under henholdsvis LFV/ANS og NAVIAIR.

Hvordan vil man spare på initiativ 14, der vedrører standard CNS systemer, når NUAC rapporten hovedsaglig beskæftiger sig med systemer til En-route og ikke den nationale infrastruktur? Der skal synliggøres i NUAC rapporten hvilke dele af den nationale infrastruktur, der tænkes medtaget i en NUAC virksomhed og hvilke dele der efterlades til LFV/ANS og NAVIAIR at administrere. Der refereres til et besparelspotentiale i App. 1 (Business Case) for initiativ 14.

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
KREDS 2 (TRAFIKFORBUNDET)**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from KREDS 2**

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	Kreds 2 (Trafikforbundet)	
Contact Name: ¹	Torkild Moustgaard (& Mai-Britt Bengtsson)	
Contact Address:		
Telephone/Fax:	32 47 83 68	32 47 88 51
E-mail Address:	tmo@naviair.dk (mab@naviair.dk)	

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

X

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

Vi mener at NUAC-programledelsen ikke har lyttet til organisationerne, og ikke ønsker at handle i overensstemmelse med organisationernes udmeldinger for eksempel at rette de fejl, som organisationerne har fundet i NUAC Programme Definition Phase Final Report, og at NUAC-programledelsen forekommer at have præference for Merger-scenariet, Alliancescenariet er ikke – som Merger-scenariet – fuldt undersøgt, analyseret og beskrevet og rapporten har mangler (for eksempel beskrivelse af "restvirksomheden") og indeholder fejl. De eksperter der påstås konsulteret, kan ikke genkende deres udsagn til Programmet.

4. SPECIFIC COMMENTS:

For specific comments please use the Comments Sheet attached

5. SIZE OF RESPONSE

This response consists of the following:

This Page and attached comments sheets. (Enter number):

2

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

6. VALIDATION

Name: Torkild Moustgaard

Position: Næstformand Kreds 2

Signature: Sign. tmo

Date: 23. januar 2007

COMMENTS SHEET⁴

**Name (Organisation
or individual):**

Comment Sheet No.

1

of

1

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Comment:

Vi har en del medlemmer i kredsen der arbejder i NAVIAIRs ATM-trænings afdeling, og de er ikke enige i rapportens konklusioner. Bl.a. gør de opmærksom på at BASIC træning er allerede flyttet fra NAVIAIR til EPN, hvorfor det ikke kan indgå i besparelsesberegningerne. De efterlyser samtidig en afklaring og analyse af præcis hvilke simulatorer der i øjeblikket bliver brugt til hvilke træningstyper (BASIC, UNIT, efteruddannelse, praktisk PFC osv.), samt hvor man i det nye NAUC havde tænkt sig at lægge disse træningstyper.

Da Kreds 2 ikke har de ressourcer, der kræves for en minutiøs gennemgang af rapporten, skal vi i øvrigt henvise til de høringssvar, der er indkommet fra "DATCA" og "ST innom Flygledningen". Vi kan i det store hele tilslutte os deres kommentarer.

Reason(s) for Comment:

⁴ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
LUFTFARTSSTYRELSEN**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from LUFTFARTSSTYRELSEN**

NUAC Programme
Copenhagen Airport
Terminal 2, 1 st Floor
Post-box 101
DK-2770 Kastrup
Denmark

Upprättad av

Elisabeth Sallfeldt

Datum

2006-11-16

Beteckning

LS 2006-6203

Direkttelefon

011-415 24 14, 0708-97 69 38

Ert datum

Er referens

Luftfartsstyrelsen svar ang. NUAC-Programme - Definition Phase Final Report 3 Draft

Luftfartsstyrelsen har tagit del av ert material och även fått en redovisning den 20 oktober från Stefan Hansson.

Luftfartsstyrelsen följer med intresse diskussionerna om NUAC och är utifrån sitt uppdrag beredda att svara på specifika frågor som kan uppkomma under processen. Luftfartsstyrelsen har varit i kontakt med Statens Luftfartsvesen och myndigheterna har för avsikt att samarbeta vid hanteringen av ett eventuellt tillståndsärende.

I Luftfartsstyrelsens uppdrag ligger bland annat att främja säkerhet oavsett vilka typer av företagsformer som väljs. Luftfartsstyrelsen kommer att omhänderta detta vid eventuell tillståndsgivning.

Luftfartsstyrelsen vill ta tillfället i akt att kommentera att för närvarande har Luftfartsverket statligt monopol på att driva och utveckla flygtrafiktjänst i Sverige. Vid en förändring av dessa förhållanden anser Luftfartsstyrelsen att det är viktigt att följa dessa ur ett konkurrensperspektiv inom flygtrafiktjänsten.

Luftfartsstyrelsen har i uppdrag att bevaka och vill påpeka att det är viktigt att det upprättas samarbete mellan medlemsstaterna för att effektivt och enhetligt tillämpa konceptet flexibel användning av luftrummet över nationsgränser för att säkerställa det civil-militära samarbetet.

För att syftet att uppnå maximal kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätet för flygledningstjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ska det övre luftrummet omkonstrueras till funktionella luftrumsblock.

Luftfartsstyrelsen är positiv till förändringar i den riktningen men Luftfartsstyrelsen vill nämna att det är Svenska staten som hanterar överenskommelser mellan medlemsstater.

Med vänlig hälsning

Elisabeth Sallfeldt
Chef för flygtrafiktjänstenheten

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
SACO**

**Followed by comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)**

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	SACO ANS	
Contact Name: ¹	Eva Häll	
Contact Address:	LFV ANS /ASI 601 79 Norrköping	
Telephone/Fax:	011-19 24 61	
E-mail Address:	Eva.hall@lfv.se	

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

X

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

Med tanke på den omdaning av luftrummet som kommer att ske inom Europa anser SACO att det arbete som görs i NUAC-programmet är av största vikt och mycket betydelsefullt. Av det omfattande underlag som programmet redovisat kan vi konstatera att, så som alternativen presenteras, är mergeralternativet det mest ekonomiskt fördelaktiga. I övrigt gör SACO ingen värdering av de olika alternativen. De kommentarer vi fått från våra medlemmar gäller till största delen en oro för vad som kommer att hända med supportorganisationen.

4. SPECIFIC COMMENTS:

For specific comments please use the Comments Sheet attached

5. SIZE OF RESPONSE

This response consists of the following:

This Page and attached comments sheets. (Enter number):

2

6. VALIDATION

Name: Eva Häll

Position: SACO, ANS

Signature:

Date: 20/12/06

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

COMMENTS SHEET⁴

Name (Organisation or individual): SACO ANS

Comment Sheet No.

1

of

2

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Generell kommentar

Comment:

Rapporten redovisar beräknade kostnadssänkningar för de olika alternativen. SACO anser att det är av största vikt att LFV (och Naviair) tar fram totala kostnaderna för flygtrafiktjänst, alltså samtliga kostnader som organisationerna har för flygtrafiktjänst som bedrivs när NUAC programmet är infört.

SACO ifrågasätter de beräkningsgrunder som används för att beräkna besparingar vid outsourcing.

Reason(s) for Comment:

SACO är medvetna om att det inte ingår i NUAC-programmet att göra denna totala kostnadsberäkning, men det är absolut nödvändigt att en sådan analys görs.

⁴ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

COMMENTS SHEET⁵

Name (Organisation or individual): SACO ANS

Comment Sheet No. 2 **of** 2

Paragraph Reference (article, note, figure etc.) Initiativen

Comment:

Kommentarer till I första hand initiative 3 och 4:

De analyser av personalbehov/reduceringar som presenteras är svåra att förstå och värdera. Det är t.ex. svårt att hitta igen vår nuvarande tekniska systemförvaltningsorganisation i beskrivningen. Finns underhållsorganisationen i Sverige (RMS) med i underlaget?

Det är dessutom svårt att utläsa hur den tekniska supporten ska organiseras i de olika alternativen. Var finns systemutveckling, systemförvaltning resp. drift o underhåll?

Reason(s) for Comment:

Vi har små möjligheter att utifrån rapporten avgöra vilken påverkan NUAC har för våra medlemmar inom nuvarande supportorganisation.

⁵ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.



**SACO
Response Sheet**

**Comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)**

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL OF STAKEHOLDER COMMENTING

Name (Organisation and/or individual):	SACO
--	------

2. NPMT RESPONSE TO GENERAL STAKEHOLDER VIEW ON THE REPORT

NIL

3. SIZE OF NPMT RESPONSE

This response consists of the following:

This page and attached comments sheets. (Enter number):

2

4. VALIDATION

Name: Stefan Hansson

Position: Deputy Programme Manager

Signature:

Date:

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

SACO

Comment Sheet No.

1

of

2

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Generell kommentar

NPMT Comment:

Som SACO anger är det inte NUAC-programmets uppgift att göra den totala beräkning av kostnaderna för flygtrafiktjänst inom LFV och Naviair. Dessa uppgifter kommer vad avser LFV att tas fram genom det arbete som bedrivs i beredningen av NUAC Definition Phase Final Report 3rd draft, inom koncernen, motsvarande sker inom Naviair. Redovisning av utfallet bör ske inom ramen för samverkan i LFV/ANS.

De beräkningsgrunder som har använts för att beräkna besparingar vid outsourcing ansluter till erfarenhetsmässigt grundade uppfattningar för olika branscher/yrkesgrupper som i sin tur baseras på genomförda outsourcingar. I 3rd draft av slutrapporten har antagits att en besparing om 10% kan uppnås när det gäller tekniskt underhåll, 15% när det gäller administrativ IT-verksamhet och 15% när det gäller facility management. Detta är givetvis inga exakta procentsatser utan erfarenhetsmässigt satta antaganden.

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or
individual):**

SACO

Comment Sheet No.

2

of

2

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Initiativen

NPMT Comment:

I merger scenariot finns den tekniska systemförvaltningsorganisationen inkluderad i NUACs systemfunktion och i allians scenariot är systemförvaltningsorganisationen delvis placerad inom NUAC genom att "System Development" är placerad inom alliansen, systemförvaltningen i övrigt ligger kvar hos LFV/ANS och Naviair i "retained organisations".

Den del av den svenska underhållsorganisationen som utgörs av Eltel är medräknad i underlaget som den kostnad LFV/ANS har för de tjänster som köps av Eltel. Uppgifterna finns i appendix 2 till slutrapporten.

Den tekniska supporten är i huvudrapporten översiktligt beskriven under avsnitt 6.3.2.5.3 samt i initiativ 3A och 4A i appendix 2 vad avser merger scenariet och under avsnitt 6.5.2.2.2 – 6.5.2.4 samt i appendix 3C och 4C i appendix 2 vad avser allians scenariet. I bägge scenarierna omfattar systemutvecklingen 39 FTE, systemförvaltningen omfattar 3 FTE vars huvuduppgift är att ansvara för upphandling av tjänster från tredje parts leverantör och drift och underhåll är förutsatt att bli föremål för outsourcing.

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
SAS**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from SAS**

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	SAS Group	
Contact Name: ¹	Lars Andersen	
Contact Address:	P O Box 150, DK-2770 Kastrup	
Telephone/Fax:	Telephone 32 32 30 31	Fax 32 32 57 08
E-mail Address:	lars.andersen3@sas.dk	

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

X

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

SAS applauds the initiative by the Danish and Swedish Air Navigation Service Providers (Naviar and LFV/ANS) to analyse the establishment of a common air space. SAS agrees that an air space integration is fully in line with the aim of the Single European Sky and accordingly an essential step towards effective and environment friendly air navigation services.

On the basis of the results of the analysis of the three scenarios performed by the NUAC project it seems obvious to SAS that only a merger between the two national ANSPs constitutes a viable way forward. SAS therefore, recommends that future work and commitment of resources entirely focus on the merger scenario.

In this context obviously it is important that the impressive findings with regard to cost savings related to a merger are validated, and that also any possible downsides are included such as the complex HR aspects as underlined in the analysis.

SAS agrees that it is extremely relevant to analyse the socioeconomic consequences of a merger scenario with particular regard to the impact on airlines and the environment.

SAS realises that an integration of air spaces and a merger of national authorities may give rise to political deliberations and concerns. SAS is of the opinion that a merger is a unique opportunity for the Danish and Swedish political establishments to demonstrate foresight and act as role models for the future development of air navigation services in Europe. A Danish-Swedish cooperation could be the starting signal for a much needed development in Europe.

At the same time it is important that a Danish-Swedish cooperation is kept open for other nations to join. SAS therefore, encourages the project and the authorities to continue previous dialogues, in particular with Norway and Finland, in order for them to join.

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

4. SPECIFIC COMMENTS:

For specific comments please use the Comments Sheet attached

5. SIZE OF RESPONSE

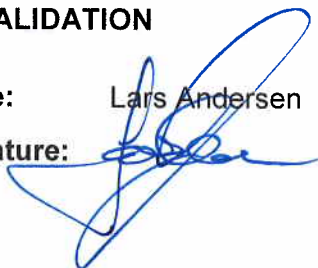
This response consists of the following:

This Page and attached comments sheets. (Enter number):

6. VALIDATION

Name: Lars Andersen

Signature:



Position: Director

Date: 20th November 2006

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
STATENS LUFTFARTSVÆSEN (SLV)**

**NUAC Programme Management Team (NPMT) has not deemed it necessary to
comment the response sheet from SLV**

NUAC Programme
Copenhagen Airport
Terminal 2, 1.
Postbox 101
2770 Kastrup

Dato:
22. november 2006

Vor ref.:
39-10/NUAK-3

Sagsbehandler:
Lars P. Jensen

Deres brev af:

Deres ref.:

Direkte nr.:
3618 6390

Emne: NUAC

Med brev af 9. oktober 2006 fremsendte NUAC Programme Manager "NUAC Programme - Definition Phase Final Report, 3rd draft" og udbad sig SLV's eventuelle kommentarer.

Det modtagne materiale beskriver 3 mulige scenarier for et tættere samarbejde mellem Flyvesikringstjenesten i Danmark og Luftfartsverket i Sverige.

SLV skal i den anledning bemærke at uanset hvilket scenarie, det måtte blive valgt at realisere, forudsætter en gennemførelse heraf, at der etableres et samarbejde mellem de danske og svenske tilsynsmyndigheder. Karakteren af dette samarbejde vil helt afhænge af hvilket scenarie, der måtte blive besluttet. SLV har ved et par lejligheder drøftet projektet med Luftfartsstyrelsen. SLV har på baggrund af disse drøftelser ingen grund til at antage, at det nødvendige samarbejde mellem de respektive myndigheder ikke vil kunne etableres.

Såfremt der opstår specifikke spørgsmål under det kommende forløb i beslutningsprocessen er NUAC Programme velkommen til at kontakte SLV.

Med venlig hilsen

Niels Remmer
Afdelingschef

**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**RESPONSE SHEET FROM
ST FLYGLEDNING**

**Followed by comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)**

COVER PAGE

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL COMMENTING

Name (Organisation or individual):	ST inom Flygledningen	
Contact Name: ¹	Ann-Marie Willberg eller Christer Karlsson	
Contact Address:		
Telephone/Fax:	+46709432142	
E-mail Address:	ann-marie.willberg@lfv.se	christer.karlsson@lfv.se

2. GENERAL VIEW ON THE REPORT²

Cover the subjects and is in line with Programme scope:

Cover the subjects and is in line with Programme scope, but would be improved with amendments:

Does not cover the subjects and is not in line with Programme scope:

X

3. GENERAL COMMENTS AND POSITION³

Generellt anser vi att programmet dels har genomförts under alltför stor tidspress, dels till stora delar utan att de fackliga organisationerna fått möjlighet att delta eller få insyn i arbetet. Förutom det arbete som genomförts inom ramen för HR-gruppens analyser och vissa allmänna delar av programmet, har vi varken deltagit i eller sett resultatet av arbetet förrän den dag slutrapporten presenterades för oss, den 9/10-2006. Detta trots att vi vid ett flertal tillfällen begärt att få större delaktighet och tillgång till information.

Vi har även valt att inte kommentera scenariot "NUAC-Skåne" m.a.a. beslut juni 2006 om att inte fortsätta analyserna av detta scenario inom ramen för NUAC-programmet.

När det gäller uppdragen beskrivna i "Terms of reference" vill vi här nämna några övergripande punkter, av stor betydelse, som vi inte anser att resultatet i rapporten överensstämmer med.

"Terms of reference" beskriver bl.a., under "Vision and strategic rationales", en integration av administrativ, teknisk och operativ support. Detta är, enligt vår mening, en linje man inte följt, eftersom man i rapporten istället talar om "outsourcing" av hela eller delar av dessa funktioner. Under samma punkt beskriver man också att "Aerodrome Traffic Control – future options" ska redovisas, någon sådan redovisning kan vi inte hitta i slutrapporten. Vi kan också konstatera att det saknas en beskrivning av vilka konsekvenser de olika alternativen inom NUAC-programmet skulle få för de delar av nuvarande organisationer (LFV och Naviair) som inte omfattas. I "Terms of reference" – "Business case" (4.1.1.3.1) står det beskrivet att detta skulle göras.

¹ This is the person who is to be contacted directly to discuss or clarify the submitted comments. A single point of contact is requested.

² Show your overall acceptance position by an 'X' in the appropriate response box.

³ Please clarify your indication above in chapter 2

Enligt vår mening är detta en viktig parameter att ta hänsyn till inför beslut om vilket alternativ som förespråkas för det fortsatta arbetet, i projektform. Dessutom saknas beskrivningar om hur andra faktorer än de rent ekonomiska, skulle kunna påverka besparingarna/framtida kostnader.

Vidare anser vi att man inte värderat de olika scenarierna på ett fullt likvärdigt och objektivt sätt, som exempel kan nämnas att man inte sett möjligheter till lika stora effektiviseringar av luftrummet i "Virtual scenario" som i "Merger scenariot", trots att beskrivningen av "Virtual scenario" i första hand talar just om en "effektivisering av luftrummet".

Slutligen anser vi att de beräkningar, av möjliga besparingar och effektiviseringar, som redovisas i rapporten bygger på antaganden med mycket stor osäkerhet och enligt vår mening skulle vissa av dem inte ens i teorin vara möjliga att genomföra. Vissa besparingar har helt tilldelats NUAC, trots att det redan idag finns beslut inom LFV och Naviair att genomföra dessa, t.ex. "COOPANS". Dessutom har man i jämförelserna, genomgående, inte använt sig av samma "baseline-beskrivning", t.ex. finns delar av ANS som inte ingår i NUAC medräknade i vissa initiativ och inte i andra.

Av dessa anledningar har vi varit och är fortfarande kritiska till att man i ett så tidigt skede av utredningen valt att presentera resultatet av eventuella ekonomiska vinster till externa intressenter, som flygbolag (=kunder).

Under förutsättning att våra synpunkter och krav omhändertas löpande och att vi ges goda möjligheter att påverka det framtida arbetet genom att, minst, de två i rapporten beskrivna scenariernas samtliga initiativ, på ett objektivt, realistiskt och för hela organisationen mer heltäckande sätt, fortsatt analyseras grundligare och även värderas ur mer än ett rent ekonomiskt perspektiv, så anser vi det möjligt att fortsätta ge vårt stöd till ett fortsatt arbete inom ramen för NUAC-programmet.

4. SPECIFIC COMMENTS:

For specific comments please use the Comments Sheet attached

5. SIZE OF RESPONSE

This response consists of the following:

This Page and attached comments sheets. (Enter number):

2

6. VALIDATION

Name:

Position:

Signature:

Date:

COMMENTS SHEET⁴

Name (Organisation or individual): ST inom flygledningen

Comment Sheet No.

1

of

1

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Appendix 2

Comment:

APPENDIX 2:

Merger:

Eftersom vi inte på något sätt kan utläsa vilka delar av respektive LFV och Naviairs "remaining organisation" som beskrivningarna i de olika initiativen egentligen innefattar så har vi svårt att avgöra om det överhuvudtaget finns någon realistisk bedömning av möjliga besparingar för de inom NUAC ingående organisationerna m.a.a. bildandet av "Merger". Ibland finns exempelvis delar av ATA och ASI beskrivet i base-line, men när besparingen räknas fram har remaining organisation inte längre något behov av tjänsten med resultat att NUAC har tillägnats hela vinsten. Vi uppfattar att det, i vissa fall, har gjorts jämförelser med hänsyn tagen till behovet för remaining organisation, ibland inte, och ibland med stor osäkerhet pga. att man endast gjort grova antaganden om behovet. Detta gör det i stort sett omöjligt att se vilka besparingar som realistiskt skulle kunna vara möjliga. Vissa av initiativen skulle dessutom enligt vår mening vara helt orealistiska att genomföra och därför inte heller generera några besparingar, exempelvis initiativ 7a och 8a. Initiativ 6a och 9a anser vi bygger på antaganden om en minskad personalåtgång som endast är teoretiskt uträknad, utan att hänsyn till personalläget i nuvarande organisationer har tagits och bör därför givetvis analyseras grundligare. Dessutom menar vi att det som beskrivs i uppdraget enligt "Terms of reference" gällande samtliga supportfunktioner (t.ex. initiativ 4a) skulle vara en integration, medan resultatet av analysen istället gjort beräkningar byggda på outsourcing av dessa tjänster i stor utsträckning, detta anser vi inte vara i linje med uppdraget. Slutligen anser vi att det inte är helt riktigt att vissa besparingar, t.ex. "COOPANS" tillförs NUAC, dessa är ju redan beslutade effektiviseringar som tillfaller LFV ANS respektive Naviair oavsett NUAC eller inte.

⁴ This comment sheet may be copied as many times as necessary – please ensure that each sheet is correctly numbered and that the main page shows the total number of comment sheets you are submitting.

Alliance:

Generellt kan man här inte hitta några större möjligheter till besparingar pga. att det ska fortsätta att vara 2 oberoende "företag". Det finns inga nämnvärda effektiviseringsvinster att räkna med även om avsikten är att, förutom harmonisering/effektivisering av luftrummet, även harmonisera de tekniska system som finns idag och utvecklingen av dessa hos både LFV och Naviair. Dessutom visar uträkningarna att besparingarna, som resultat av det effektiviserade luftrummet, ger en mindre vinst än merger-förslaget, trots att luftrummet borde kunna utformas på samma sätt, detta ger inte en objektiv beskrivning av möjligheterna i dessa 2 scenarios. Slutligen anser vi att det inte är helt riktigt att vissa besparingar, t.ex. "COOPANS" tillförs NUAC, dessa är ju redan beslutade effektiviseringar som tillfaller LFV ANS respektive Naviair oavsett NUAC eller inte.

Sammantaget ger detta en väldigt osäker bild och en, i våra ögon, inte helt objektiv analys av möjliga besparingar och bör därför analyseras på ett mer realistiskt, objektivt och, för samtliga delar inom LFV och Naviair, heltäckande sätt. Dessutom bör andra faktorer än de rent ekonomiska belysas och tas med i den slutliga värderingen.

ST FLYGLEDNING
Response Sheet

Comments from
NUAC Programme Management Team (NPMT)

1. ORGANISATION/INDIVIDUAL OF STAKEHOLDER COMMENTING

Name (Organisation and/or individual):	ST inom Flygledning
--	---------------------

2. NPMT RESPONSE TO GENERAL STAKEHOLDER VIEW ON THE REPORT

Den i Terms of Reference relaterade skrivningen "Aerodrome Traffic Control-future options" är korrekt. Avsikten med skrivningen var inte att beskriva ett framtida scenario för Aerodrome Traffic Control, vilket aldrig har varit en uppgift för NUAC programmet. Avsikten var i stället att ange att Aerodrome Traffic Control kunde vara en framtida integreringsmöjlighet i NUAC om så bedömdes lämplig, av det skälet användes begreppet "future option" för att ange att Aerodrome Traffic Control inte inkluderades i den fastställda Terms of Reference.

Den koppling som ST gör till Terms of Reference avseende konsekvenser för de delar av organisationen som inte omfattas av de olika scenarierna, som beskrivs i NUAC programmet har enligt programmets uppfattning genomförts så till vida att en översiktlig beskrivning av "retained organisations" har redovisats. I frågan ligger förmodligen även frågan om att göra en total beräkning av kostnaderna för flygtrafiktjänsten inom LFV och Naviair i samband med att NUAC eventuellt införs enligt något av de beskrivna scenarierna. Den uppgiften har aldrig legat inom NUAC programmets ram utan dessa uppgifter kommer vad avser LFV att tas fram genom det arbete som bedrivs i beredningen av NUAC Definition Phase Final Report 3rd draft, inom koncernen, motsvarande sker inom Naviair. Redovisning av utfallet bör ske inom ramen för samverkan i LFV/ANS.

NUAC programmet delar STs uppfattning att möjligheterna till besparingar och effektiviseringar präglas av en viss osäkerhet. Av det skälet har de beräkningar som har genomförts i Business Case i den kommande utgåvan åsatts en varians om 10% möjlighet för högre besparingar än vad som har antagits och 30% möjlighet för att besparingarna inte uppnår den beräknade potentialen.

När det gäller COOPANS har NUAC programmet inte tagit upp de besparingar som finns angivna i underlaget för COOPANS projektet. Däremot har NUAC programmet tagit upp och kostnadsberäknat de möjligheter till ytterligare rationalisering som finns i det fall COOPANS-arbetet sammanförs i en gemensam organisation vad avser arbetet inom LFV/ANS och Naviair, vilket föreslås i NUAC rapporten både vad avser merger- och allians scenarierna.

3. SIZE OF NPMT RESPONSE

This response consists of the following:

This page and attached comments sheets. (Enter number):

1

4. VALIDATION

Name: Stefan Hansson

Position: Deputy Programme Manager

Signature:

Date:

COMMENTS SHEET - NPMT REPLY

**Stakeholder Name
(Organisation or individual):**

ST inom Flygledning

Comment Sheet No.

1

of

1

Paragraph Reference (article, note, figure etc.)

Appendix 2

NPMT Comment:

Vissa av frågeställningarna inom detta avsnitt sammanfaller med de frågeställningar som redovisades under "General comments and position" ovan. För dessa hänvisas till de ovan redovisade svaren från NUAC programmet.

I baseline har LFV/ANS och Naviairs organisationer, som de såg ut i april månad 2006, legat till grund för de jämförelser som senare har gjorts med merger scenariot. De "remaning organisations" som NUAC programmet har antagit för merger scenariot finns angivna i huvudrapporten i avsnitt 6.3.2.7.1 för Naviair och 6.3.2.7.2 för LFV/ANS. Där finns ATA redovisat, ASI finns inte redovisat då de uppgifter som i dag genomförs inom ASI har lagts inom ramen för NUAC.

När det gäller de initiativ som ST redovisar som osäkra eller orealistiska att genomföra känns det angeläget för NUAC programmet att påpeka att vad som redovisas är NUAC programmets uppfattning om en potential för besparingar. Inför ett eventuellt beslut om genomförande av initiativen måste ytterligare analyser genomföras.

När det gäller besparingar i allians scenariot vad avser ett effektiviserat luftrum så delar NUAC programmet inte STs uppfattning att luftrummet i merger- och allians scenarierna skulle kunna vara identiskt med de förutsättningar som är angivna för respektive scenario. Dock är de ekonomiska skillnaderna små i de två scenarierna vad avser effekterna av det effektiviserade luftrummet i respektive scenario. Efter vidtagna justeringar av Business Case är besparingspotentialen i merger scenariot beräknad till 3,05 M Euro/år och i allians scenariot är besparingen inom detta område beräknad till 2,18 M Euro/år, det vill säga att den ekonomiska skillnaden uppgår endast till 0,87 M Euro/år.



**NUAC Programme
Definition Phase Final Report**

Appendix 14 - Stakeholder Responses

**Responses to stakeholder consultation regarding
Definition Phase Final Report - 3rd Draft**

**ANNEX
Response from SFR**

Jon Guttesen B

Fra: stefan.hansson@lfv.se

Sendt: 20. november 2006 17:32

Til: Nils Sprenger B; Jon Guttesen B; eva.hakansson@lfv.se

Emne: VB: NUAC-projektet

Hilsen

Stefan

Från: Per Töörn [mailto:per.toorn@flygtorget.se]

Skickat: den 20 november 2006 14:42

Till: Hansson, Stefan (ANS/EMS)

Ämne: NUAC-projektet

Stefan

I dag sista dagen för att svara på era frågor/enkät.

Jag har inte den tid och de resurser som skulle behövas för att gå igenom materialet och för att ge relevanta synpunkter, tyvärr.

Men, ni har vid våra möten fått några synpunkter och jag kan helt allmänt meddela min positiva inställning till projektet och ert arbete.

Såvitt jag förstår finns det utmärkta möjligheter till omfattande besparingar. Det är de bästa skäl att fortsätta projektet i den anda som ni är på väg.

Branschen behöver kostnadssänkningar i framtiden!

Jag ser fram emot den övergripande presentation av NUAC-projektet som GD Lars Rekke kommer att göra på SFRs årsmöte nästa vecka. Jag hoppas att det kommer att öka SFR-medlemmarnas intresse.

Med vänliga hälsningar

Per /SFR