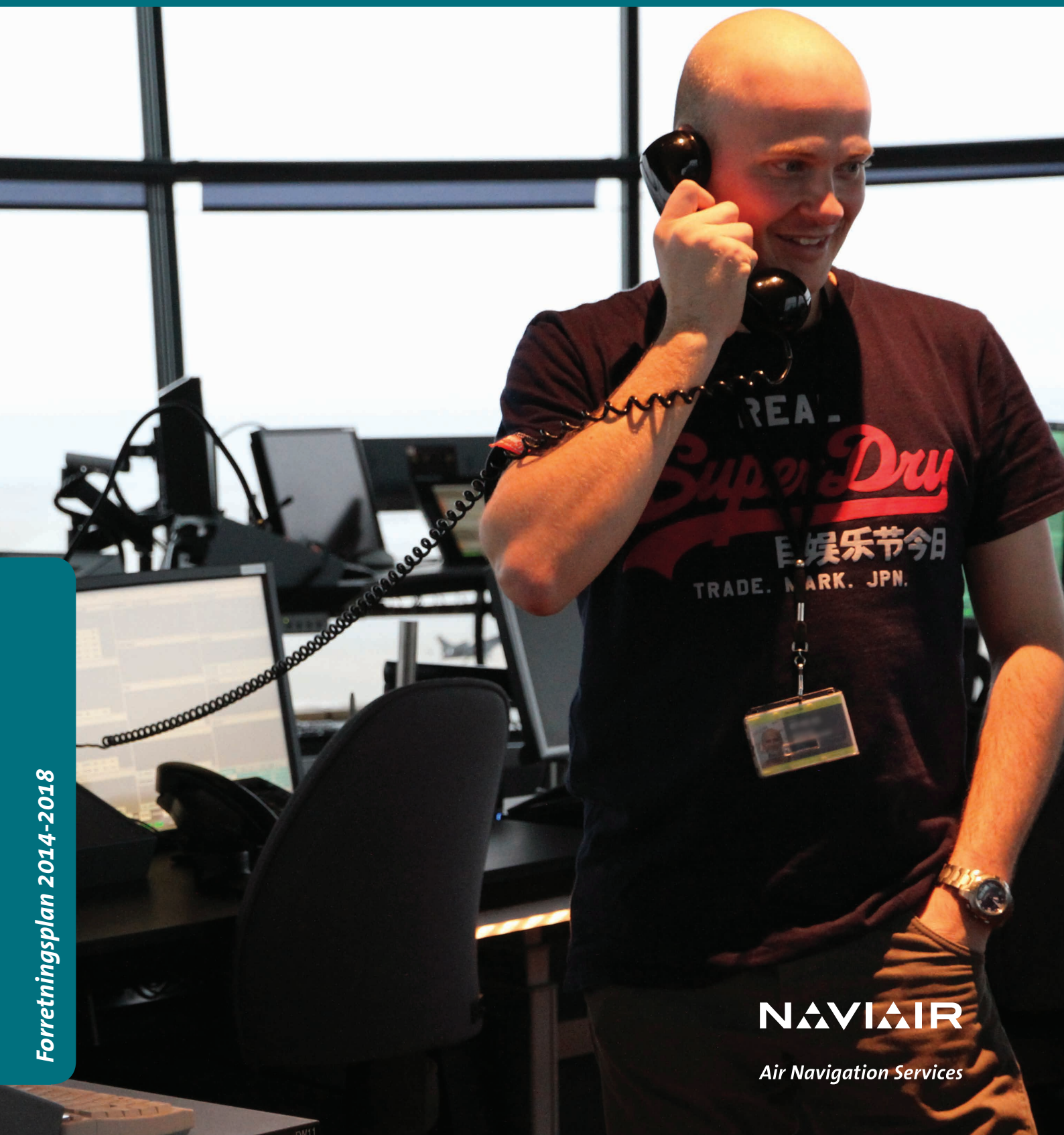


Forretningsplan

2014-2018



Forretningsplan 2014-2018

NAVIAIR

Air Navigation Services



Effektivisering og international harmonisering

Til trods for en årrække med stagnation i flytrafikken og deraf følgende reducerede indtægter til Naviair, har vi også i løbet af 2013 haft succes med at tilpasse Naviair til de aktuelle markedsvilkår. Blandt andet har vi fastholdt vores fokus på løbende at reducere vores omkostninger.

Trafikmæssigt udviklede 2013 sig mere positivt end forventet ved årets begyndelse. Trafikken lå dog fortsat på et betydeligt lavere niveau end den trafik, der var forventet, da enhedsraterne for den såkaldte første referenceperiode blev fastsat i 2011. Imidlertid har vi gennem stram omkostningsstyring og strukturelle tilpasninger håndteret de negative udsving i vores indtjening og økonomi.

På denne baggrund har vi derfor mulighed for at indfri vores målsætning om at arbejde for lavere enhedsrater for vores kunder. Vores konstante fokus på økonomien medfører, at vi nedsætter enhedsraterne for både En route, TNC København og Billund i 2014.

Vi har i det forløbne år fortsat arbejdet med at følge vores langsigtede strategi med fokus på kerneforretningen samt udvikling og konsolidering af selskabet gennem internationale samarbejder. Dermed styrker vi vores bidrag til den samlede harmonisering og effektivisering af den europæiske luftrafikstyring.

- Gennem vores medejerskab af NUAC vil vi fortsat effektivisere en route-tjenesten.
- Vi har allerede gennemført forbedringer af luftrafikstyringen, som både gavner luftfartsselskabernes økonomi og miljøindsats gennem brændstofbesparelser, reduceret flyvetid og mindre udledning af klimagasser. Blandt andet indførte Naviair og LFV i 2011 Free Route Airspace, hvilket indebærer, at luftfartsselskaberne kan planlægge deres flyvninger, så der flyves den kortest mulige og mest direkte vej gennem vores luftrum.
- I 2013 indledte NUAC et samarbejde med luftrafikstyringsselskaberne i Norge, Finland, Estland og Letland om at udvide Free Route Airspace til at dække hele det nordiske område fra november 2015.
- Vi undersøger løbende mulighederne for nye luftrumsforbedringer – blandt andet arbejder vi gennem NUAC på at optimere trafikken omkring lufthavnene i København og Malmø gennem etablering af et Øresundsterminalområde.

På det tekniske område fortsætter vi arbejdet med at gennemføre en unik harmonisering af systemerne i syv kontrolcentraler fordelt over fem lande gennem COOPANS-alliancen.



- I efteråret 2013 blev systemet i kontrolcentralen i København planmæssigt opgraderet uden gener for flytrafikken.
- I løbet af første halvår 2014 er det planen, at alle COOPANS-partnerses syv kontrolcentraler bliver opdateret, så alle har samme harmoniserede og ensartede systemer.
- Som partner sparer vi over 30 procent på vores udviklingsomkostninger i forhold til de omkostninger, vi ville have, hvis vi udviklede systemerne på egen hånd. Samtidig giver harmoniseringen større fleksibilitet gennem både muligheden for at udnytte kompetencer på tværs af partnerne, muligheden for at ensrette efteruddannelse af medarbejdere og muligheden for at udnytte flyvelederkompetencerne hos alle partnerne optimalt.

Også på uddannelsesområdet fortsætter fremdriften mod øget harmonisering af flyvelederuddannelserne.

- 20. december 2013 blev ejerkredsen i Entry Point North udvidet med irske IAA, så der nu er fire europæiske lufttrafikstyringsselskaber bag uddannelsesharmoniseringen i Entry Point North.

I det nordatlantiske område udvikler vi vores aktiviteter – blandt andet gennem flytning af vores flyveinformationscentral i Grønland fra Kangerlussuaq til Nuuk i 2014.

Endvidere samarbejder vi med Iridium (telekommunikation) og en række lufttrafikstyringsselskaber om at inddrage mulighederne for at effektivisere trafikstyringen over Nordatlanten gennem udnyttelse af satellitbaseret teknologi til overvågning af lufttrafikken.

Vi går ikke på kompromis med vores høje sikkerhedsniveau, selv om vi fastholder fokus på stærk økonomisk styring og omkostningsbevidsthed. Vi fastholder også vores mål om altid at stille den nødvendige kapacitet til rådighed for vores kunder, samtidig med at vi sikrer en trafikafvikling uden nævneværdige forsinkelser.

I vores forretningsplan beskriver vi Naviairs strategi samt de mål, vi har for fremtiden. Forretningsplanen indeholder også en beskrivelse af de tiltag, vi vil prioritere over de kommende fem år. Endelig omfatter forretningsplanen en gennemgang af rammerne for vores aktiviteter og et overblik over de kunder, vi arbejder for. Planen udstikker den overordnede kurs for Naviair, og ud fra planen tilpasser vi os naturligvis løbende de krav, som dukker op undervejs.

Rigtig god læselyst!

Morten Dambæk
Administrerende direktør

Anne Birgitte Lundholt
Bestyrelsesformand



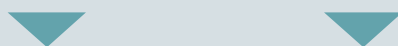
Strategisk platform

Naviair er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transportministeriet.

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

Strategisk platform

Mission og vision



3 delstrategier

Værdiskabelse • Udvikling • Medarbejdere



7 kritiske succesfaktorer

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



Mission

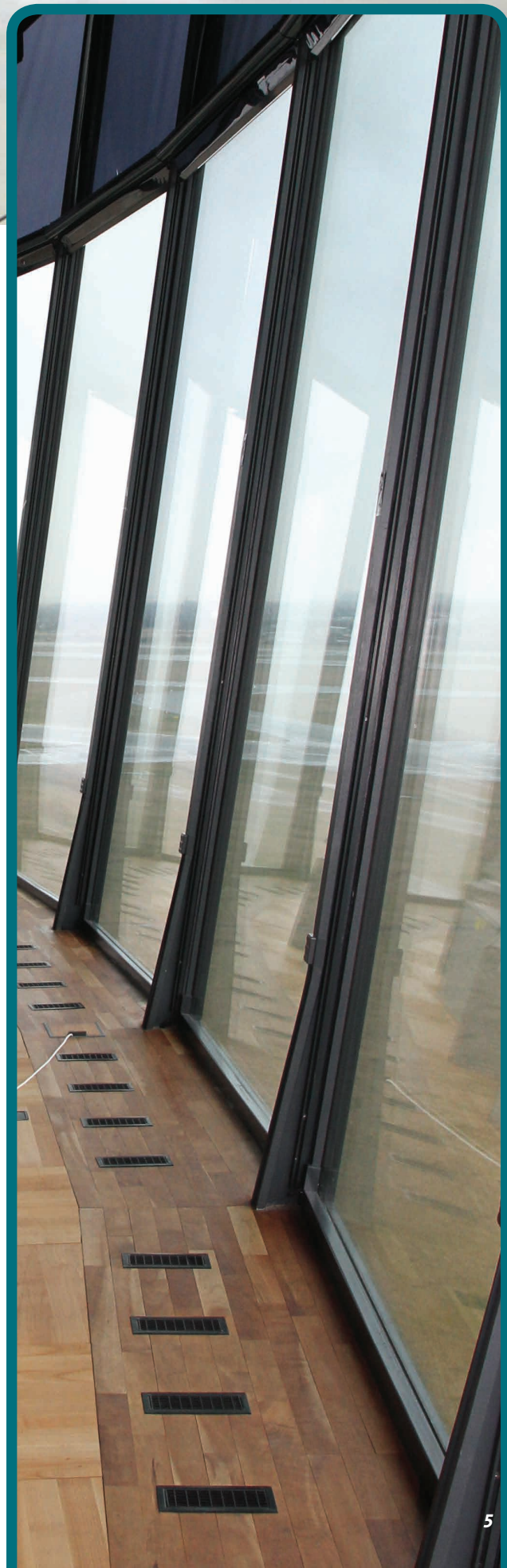
Naviair bidrager til at skabe værdi og velfærd for samfundet gennem udvikling og leverance af sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten. Dermed udfylder vi vores rolle som et afgørende led i luftfartens værdikæde.

Vision

Vi vil altid være blandt de bedste leverandører af luftfartstjenester i Europa.

Vi vil konstant udvikle vores virksomhed og sikre en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere gennem deltagelse i internationale alliancer.

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



De tre delstrategier



Værdiskabelse for samfundet og kunderne

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

Vi skaber blandt andet værdi ved at udvikle og styrke NUAC, som i 2012 overtog driften af kontrolcentralerne i København, Malmø og Stockholm på vegne af Naviair og LFV. Gennem en samlet koordinering af flytrafikken sikrer vi samtidig grundlaget for miljø- og klimaforbedringer.

- Vi vil fastholde det høje sikkerhedsniveau og samtidig løbende udvikle kapacitetsniveauet og øge effektiviteten.
- Vi vil understøtte luftfartsselskabernes og lufthavnenes vækst ved øget samarbejde og fælles planlægning.
- Vi vil fokusere på økonomisk ansvarlighed, effektivitet og omkostningsbevidsthed.
- Vi er miljøbevidste og har vores opmærksomhed rettet mod klimaforbedringer i luftfarten.

Udvikling af virksomheden

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

Naviair leverer luftfartstjenester og teknisk vedligehold. Ydelserne skal løbende udvikles og gøres attraktive for både eksisterende og nye kunder. Vi vil styrke det europæiske samarbejde inden for luftfartstjenester og relationerne til Trafikstyrelsen, forsvaret og DMI for derigennem at sikre fundamentet for vores vækst og udvikling.

Vi vil sikre og udvikle vores markedsposition gennem internationale samarbejder og alliancer som for eksempel NUAC, Entry Point North, COOPANS, Aireon, NORACON og Borealis. Et bredt og solidt samarbejde om fællesjede virksomheder, alliancer og partnerskaber er essentielt for at sikre den nødvendige styrke i forhold til de øvrige aktører på markedet.

Vi vil styrke den tekniske og operative udvikling gennem internationalt samarbejde med andre lufttrafikstyringsselskaber. Samarbejdet omfatter indkøb og leverandørstyring.

- Vi vil via NUAC, Entry Point North, COOPANS, NORACON og Borealis udvikle et tættere samarbejde med de øvrige nordeuropæiske lufttrafikstyringsselskaber i branchen.
- Vi vil med COOPANS som forbillede indgå nye alliancer med andre partnere og leverandører, hvor det er strategisk hensigtsmæssigt og positivt for vores forretning og udviklingen af vores kerneområder.
- Vi vil levere tekniske og operative ydelser til lufthavne samt indgå i tekniske strategiske samarbejder.
- Vi vil – på baggrund af specifikke behovsvurderinger, fokuserede udbudsforretninger og en stram leverandørstyring – satse på automatiserede og standardiserede systemer.

Dygtige, engagerede og motiverede medarbejdere

Naviair er en virksomhed med gode faglige og personlige udviklingsmuligheder, som både kan fastholde og tiltrække kompetente og engagerede medarbejdere. Det er vigtigt, at alle medarbejdere befinder sig godt på en arbejdsplads, hvor der stilles store krav til kompetencer og arbejdsindsats.

Naviair skal kontinuerligt udvikle ledelse, organisation og medarbejdere.

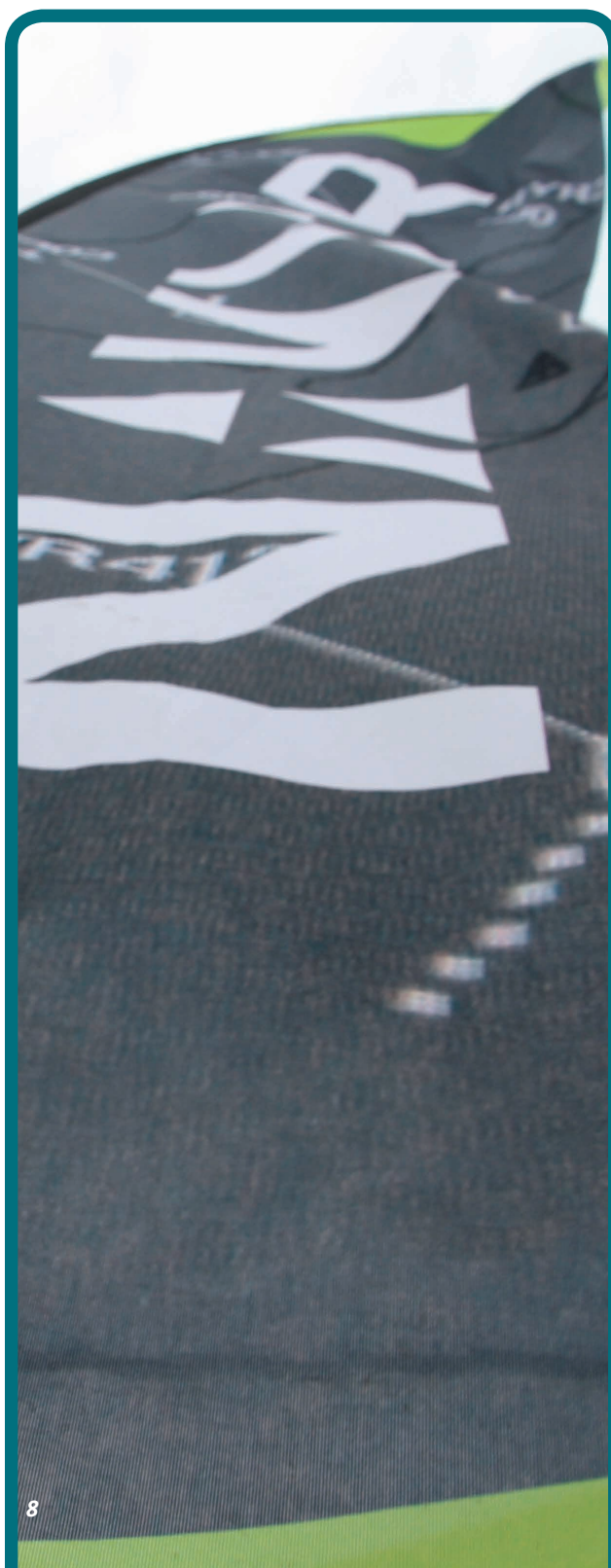
Vi vil gennemføre målrettet kultur- og kompetenceudvikling af medarbejderne for at sikre, at luftfartstjenester altid leveres med vægt på sikkerhed, kapacitet og effektivitet.

Ambitionen om at bevare vores position i førerfeltet blandt de mest sikre og effektive lufttrafikstyringsselskaber i branchen kræver løbende udvikling, fastlæggelse af ansvar, involvering og kompetencer – samt normer og spilleregler.

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

Kritiske succesfaktorer

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



Sikkerhed

I Naviair fastholder vi altid et højt flyvesikkerhedsniveau.

Kapacitet

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

Effektivitet

I Naviair anvender vi ressourcerne optimalt.

Miljøansvarlighed

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

Økonomisk ansvarlighed

I Naviair er vi opmærksomme på økonomien i alle henseender, og vi er omkostningsbevidste.

Udvikling

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

Attraktiv virksomhed

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



Aktivitetssområder

Naviair er designet til at levere infrastruktur til luftfarten og er dermed en vigtig aktør i samfundet.

En route – Danmark

Områdekontrolltjeneste i dansk luftrum fra:

- Kontrolcentralen i København *

Indflyvningskontrolltjeneste til Københavns Lufthavn fra:

- Kontrolcentralen i København *

Briefingtjeneste fra:

- Kontrolcentralen i København *

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

Flyveinformationstjeneste fra:

- Kontrolcentralen i København *

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

- ATM-udstyr
- Radaranlæg
- Navigations- og kommunikationsanlæg

En route – Grønland

Briefingtjeneste fra:

- Flyveinformationscentralen i Kangerlussuaq (flyttes til Nuuk i 2014)

Flyveinformationstjeneste fra:

- Flyveinformationscentralen i Kangerlussuaq (flyttes til Nuuk i 2014)

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

- Navigations- og kommunikationsanlæg i Grønland og på Færøerne
- Surveillance (ADS-B) i Grønland og på Færøerne
- Radaranlæg på Færøerne

Lokal flyvekontrol

Tårnkontrolltjeneste fra:

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

Indflyvningskontrolltjeneste til lufthavn fra:

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

Flyvepladsinformationstjeneste fra:

- Tårnet på Vágar

Øvrige aktivitetssområder

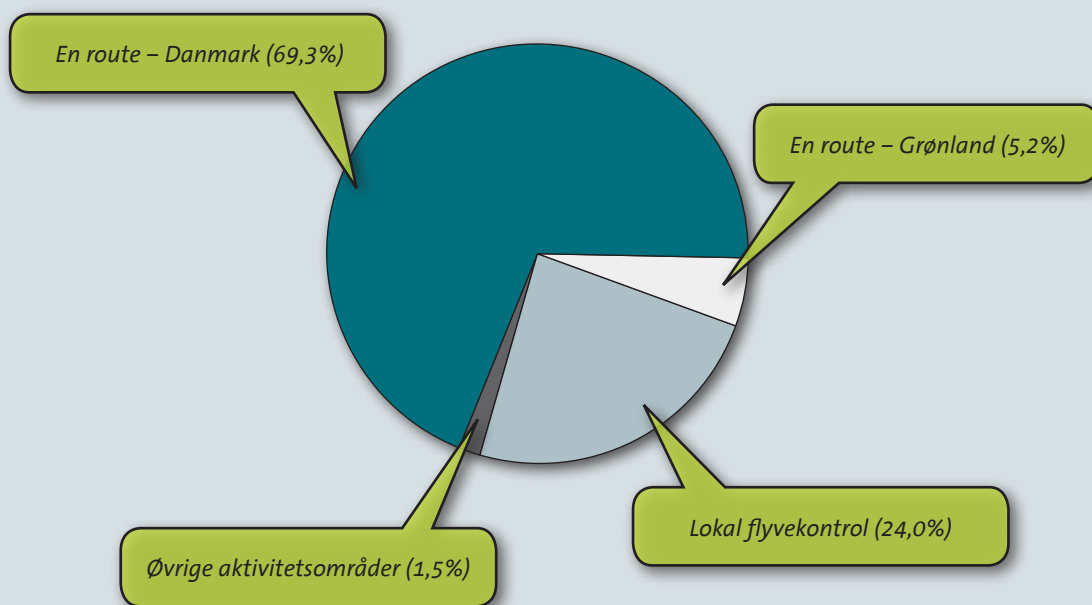
Salg af teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr fra:

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

Salg af teknisk-operativ knowhow



Naviairs omsætning fordelt på aktivitetsområder



Kilde: Naviairs Q3-prognose 2013



En route – Danmark

En route – Danmark omfatter områdekontrol i dansk luftrum og lufttrafikstyring over danske lufthavne, herunder indflyvningskontrollen til Københavns Lufthavn. Endvidere omfatter aktiviteterne på området briefing og flyveinformation fra kontrolcentralen i København. Aktivitetsområdet dækker også teknisk drift og vedligehold af radaranlæg og kommunikationsanlæg i Danmark. Langt den største del af Naviairs omsætning kommer via afgifter fra en route- trafik i dansk luftrum.

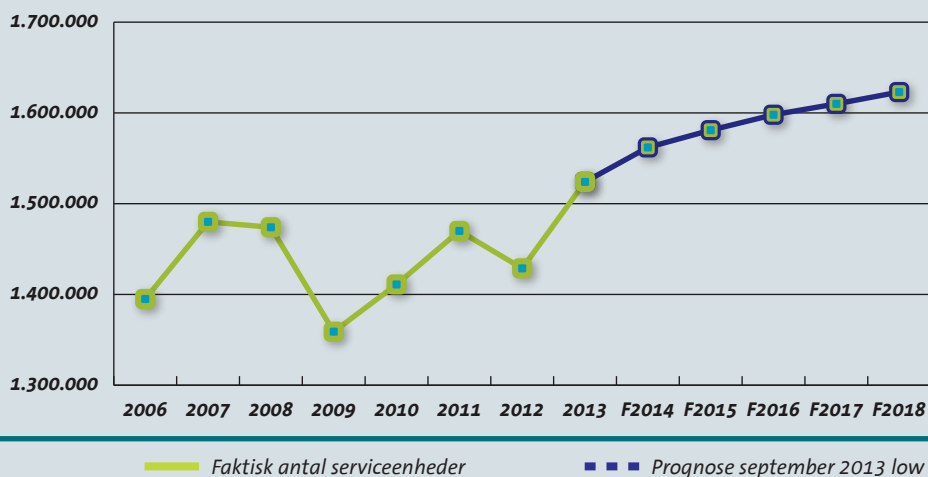
Naviair baserer forventninger til en route-trafikken på Eurocontrols prognoser (STATFOR). Eurocontrol justerede i september 2013 forventningen til væksten i de såkaldte serviceenheder i perioden frem til 2019. På baggrund heraf forventes en vækst i serviceenhederne for 2014 på godt 2 procent i forhold til 2013. Selv med denne positive forventning til udviklingen i serviceenheder, er den forventede udvikling stadig et stykke under det niveau, der dannede grundlag ved fastsættelse af kravene i præstationsordningens første referenceperiode.

En route – Grønland

En route – Grønland omfatter briefing og flyveinformation fra flyveinformationscentralen i Kangerlussuaq. Aktiviteterne dækker også teknisk drift og vedligehold af radaranlæg på Færøerne og navigations- og kommunikationsanlæg i Grønland og på Færøerne.

Flyvekontrollen af luftrummet over FL 195 er for den nordlige dels vedkommende delegeret til Island og leveres fra Reykjavik i Island og for den sydligste dels vedkommende til Canada, som leverer servicen fra Gander i Canada. Naviair leverer det tekniske udstyr i Grønland, som anvendes af Nav Canada og ISAVIA. Endvidere driver vi flyveredningstjeneste til luftfarten over Grønland fra flyveredningscentralen i Kangerlussuaq. Endelig yder vi luftfartskommunikationstjeneste fra Kangerlussuaq, hvor vi driver det nationale COM-center. Herfra overvåger vi de internationale og nationale ATS-kredsløb.

Udvikling i serviceenheder på En route





I 2014 flytter Naviairs flyveinformationscentral fra Kangerlussuaq til Nuuk, hvor vi tager en nyetableret central i brug. Den nye central i Nuuk ligger i samme bygning som Arktisk Kommando og flytningen indfrier dermed beslutningen om at placere eftersøgnings- og redningsaktiviteter for luftfarten sammen med forsvarrets center for eftersøgning og redning til søs. Selve ressortansvaret for flyveredningstjeneste i Grønland overdrages formelt fra Transportministeriet til Forsvarsministeriet den 1. januar 2014.

Samtidig sikrer flytningen, at Naviair får adgang til en bedre IT-infrastruktur, som på bedst mulig måde fremtids-sikrer udviklingsmulighederne for udstyr og teknologi – og dermed udnyttelsen af fremtidens muligheder inden for IT.

Endelig vil flytningen medvirke til at sikre en mere langvarig personalefastholdelse i Grønland. Hidtil har vores personaleomsætning i Grønland været meget høj og præget af forholdsvis kortvarige ansættelser.

Lokal flyvekontrol

Lokal flyvekontrol omfatter tårnkontrol og indflyvningskontrol i en række lufthavne samt flyvepladsinformation på Færøerne.

Den største kunde på området er Københavns Lufthavne A/S, hvor vi i 2014 forventer en lille stigning i flytrafikken. Vi forventer et uændret niveau i flytrafikken på Billund.

På baggrund af trafikudviklingen i 2012 og 2013 forventer vi, at trafikken forbliver på det nuværende niveau på de øvrige lufthavne.

De danske indenrigslufthavne har stor betydning for udviklingen af dansk luftfart, og i Naviair har vi fokus på ethvert tiltag, der kan understøtte luftfarten i Danmark gennem sikring af et højt niveau af kapacitet og effektivitet ved tårnene i Danmark.

Øvrige aktivitetsområder

Øvrige aktivitetsområder omfatter primært teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr i Danmark. Naviairs drift og vedligehold af primært luftfartsrelateret udstyr for tredjepart, for eksempel lufthavne, bidrager til at nedbringe enhedsomkostningerne i Naviair.

Området supplerer på bedste vis Naviairs kerneområder og muliggør en optimal udnyttelse af ressourcer.

Vi bidrager også med teknisk og operativ bistand – blandt andet flyveledere på tidsbegrænsede kontrakter til for eksempel LfV Aviation Holding, Entry Point North, COOPANS-partnere og andre interesserede samarbejdspartnere.

Endvidere samarbejder vi med en række lufttrafikstyrings-selskaber om at inddrage mulighederne for at effektivisere trafikstyringen over Nordatlanten gennem udnyttelse af satellitbaseret teknologi til overvågning af lufttrafikken.

Outsourcing

Vi har valgt i et vist omfang at outsource aktiviteter, som ikke er kerneaktiviteter. Outsourcing vurderes fra sag til sag. For øjeblikket er rengøring, kantinedrift, vagt- og receptionsservice samt vedligehold af bygningstekniske installationer outsourcet.

Kundegrundlag

Vi vil til enhver tid bestræbe os på at levere den bedste ydelse til vores kunder. Vi fastholder et højt niveau for sikkerhed og leverer den efterspurgte kapacitet til et omkostningsniveau, som er optimalt i forhold til servicestandarder.

Luftfartsselskaber

Via vores kontrolcentral i København og fra vores kontroltårne servicerer vi en række internationale luftfartsselskaber med mere end 600.000 flyvninger årligt.

Ved indgangen til 2013 var det forventningen, at flytrafikken ville ligge på et lavt niveau resten af året. Imidlertid kom der en positiv vækst i trafikken allerede i 2. kvartal – en vækst der fortsatte resten af året, således at flytrafikken i dansk luftrum i 2013 voksede med 2,7 procent i forhold til 2012.

Efter en årrække med meget usikre prognoser og negativ udvikling i trafiktallene er det endnu for tidligt at vurdere, om luftfarten er ved at være igennem den langvarige krise, som begyndte i 2008, eller om der alene er tale om mindre periodiske udsving. De seneste års udsving i trafiktallene viser, at selskaberne meget hurtigere end tidligere er i stand til at tilpasse både antallet af ruter og flyafgange til markedets aktuelle behov. Derfor kan trafikken vokse eller falde næsten uden varsel, og de uforudsigelige udsving vil naturligvis påvirke både kapacitetsudnyttelsen og indtjeningen i Naviair. Disse forhold er vi godt rustet til at håndtere.

Lufthavne

Københavns Lufthavne A/S er vores største lufthavnskunde. Lufthavnen har en vigtig rolle gennem sin internationale status som nordeuropæisk knudepunkt. Som underleverandør bestræber vi os på, at afviklingen af trafikken sker sikkert og effektivt, så Københavns Lufthavn fremstår attraktiv i forhold til konkurrenterne. Gennem en årrække har vi sikret, at der ikke har været nævneværdige forsinkelser på grund af lufttrafikstyringen. Samtidig er Naviairs indsats på miljø- og klimaområdet medvirkende til at gøre Københavns Lufthavn til et brændstoføkonomisk – og dermed CO₂-besparende – valg for luftfartsselskaberne.

De øvrige lufthavne i Danmark spiller en central rolle både for udviklingen af luftfarten i Danmark og for at fastholde en effektiv indenrigsluftfart. Det er vigtigt, at de danske lufthavne stadig formår at tiltrække lufttrafik i konkurrence med andre transportformer og i konkurrencen med nærliggende lufthavne i vores nabolande. Som leverandør til lufthavnene har vi derfor fokus på at holde prisen for vores ydelser på lavest mulige niveau.

Forsvaret

Forsvaret i Danmark har siden 90'erne gennemgået en forvandling fra at have en primært defensiv og suverænitethævende rolle til at varetage roller af humanitær og international karakter. Samtidig er antallet af luftfartøjer i forsvaret reduceret. Dette har skabt et ændret behov for forsvarets brug af luftrummet i Danmark, navnlig for så vidt angår træningsmuligheder. Udformningen af træningsområder, hvor civil lufttrafik adskilles fra forsvarets aktivitet, har derfor ændret sig.

Naviair er i tæt kontakt med Flyvertaktisk Kommando og koordinerer løbende de aktiviteter, der skal foregå i luftrummet, således at forsvarets behov opfyldes med mindst mulig ulempe for den civile lufttrafik.

Naviair samarbejder ligeledes tæt med Arktisk Kommando for så vidt angår aktiviteterne i Grønland og i det nordatlantiske luftrum.

DMI

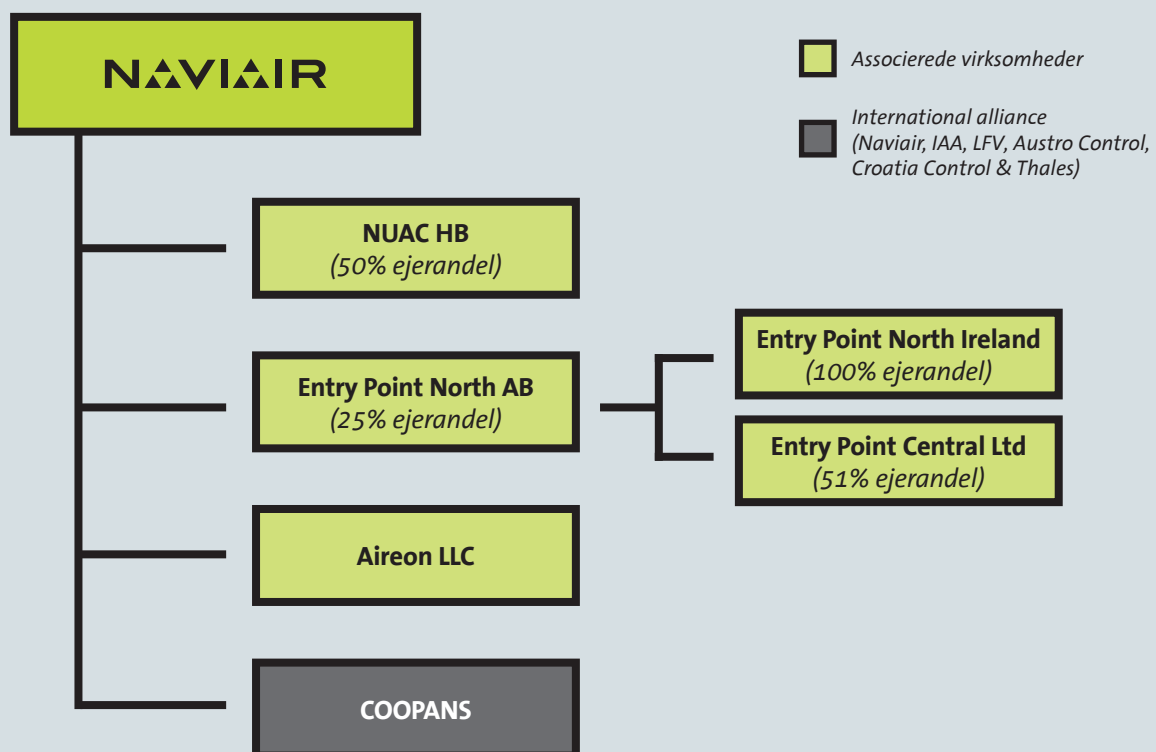
Naviair leverer tekniske ydelser til DMI på kontrakt. De primære områder er drift og vedligehold af lufthavnsrelateret vejrtjenesteudstyr og vejrradarer.

Naviair-familien

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

- Vi effektiviserer løbende lufttrafikstyringen i det fælles dansk-svenske luftrum. Det fællesejede svenske handelsbolag, NUAC HB, driver de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm på vegne af ejerne – Naviair og LFV.
- Vi udvikler flyvelederuddannelsen og luftfartsteknikeruddannelsen på den internationale flyvelederskole Entry Point North.
- I samarbejde med andre lufttrafikstyringsselskaber udvikler vi trafikstyringen over Nordatlanten gennem udnyttelse af satellitbaseret teknologi til overvågning af lufttrafikken.
- Vi udvikler vores lufttrafikstyringssystemer i COOPANS-alliancen.

Naviair-familien



Internationalt samarbejde og alliancer

Naviair indgår i flere samarbejder og alliancer for at sikre vores mission om altid at være blandt de bedste til at levere luftfartstjenester i Europa.

NUAC



Ejere:
Naviair – Danmark
LFV – Sverige

NUAC blev etableret i 2009 som den første – og hidtil eneste – integrerede driftsvirksomhed i Europa, der har ansvaret for en route-lufttrafikstyringen i én samlet funktionel luftrumsblok (FAB). På vegne af ejerne, Naviair og LFV, driver NUAC de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm.

NUAC beskæftiger cirka 750 medarbejdere, som er udlånt fra Naviair og LFV. Kontrolcentralerne og alt øvrigt udstyr, som NUAC benytter, er fortsat ejet af Naviair og LFV, men stilles til rådighed for selskabet. Medejerskabet af NUAC bidrager til udmøntningen af vores ambition om harmonisering af lufttrafikstyringen, og NUAC baner samtidig vejen for både effektivisering af lufttrafikstyringen og luftrumsforbedringer.

Foruden effektiviseringsarbejdet har vi allerede gennemført forbedringer af lufttrafikstyringen, som både gavner luftfartsselskabernes økonomi og miljøindsats gennem brændstofbesparelser, reduceret flyvetid og mindre udledning af klimagasser. Allerede i 2011 indførte Naviair sammen med LFV fri planlægning af flyvevej (Free Route Airspace) i den dansk-svenske FAB, og i 2013 indledte Naviair og LFV et samarbejde med lufttrafikstyringsselskaberne i NEFAB-samarbejdet (Norge, Finland, Estland og Letland) om at udvide Free Route Airspace til at dække hele det nordiske område fra november 2015. NUAC leverer den operationelle implementering af NEFRA i den dansk-svenske FAB.

NUAC arbejder endvidere på at udvikle, forbedre og effektivisere lufttrafikstyringen i området omkring lufthavnene i København og Malmø gennem fremtidige omlægninger og forbedringer i det såkaldte Øresundsterminalområde.

Entry Point North

Flyvelederskolen Entry Point North ejes i fællesskab af Naviair, Avinor, IAA og LFV. Skolen blev oprettet i 2006 som den første transnationalt ejede skole inden for ATM-uddannelse og -træning, og 20. december 2013 tiltrådte IAA som medejer af skolen. Entry Point North udbyder Recruitment services, Initial training, Conversion training, Refresher training samt Development training. I tråd med ambitionen i SES er Entry Point Norths primære formål at gennemføre standardiseret og harmoniseret uddannelse af flyvelederaspiranter og flyveledere.

Siden 2011 har kursussortimentet på Entry Point North også omfattet uddannelse af teknisk personale, der udfører vedligeholdelse af ATM- og CNS-udstyr. Den såkaldte Air Traffic Safety Electronics Personel-uddannelse giver eleverne kompetencer og praktiske færdigheder til at kunne drive og vedligeholde ATM-udstyr godkendt til operationelt brug. Uddannelsen har blandt andre haft elever fra Maastricht Upper Area Control Centre, LVNL, General Civil Aviation Authority i De Forende Arabiske Emirater og Indonesien.

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



Ejere:
Naviair – Danmark
Avinor – Norge
IAA – Irland
LFV – Sverige



COOPANS



Partnere:

Naviair – Danmark
Austro Control – Østrig
Croatia Control – Kroatien
IAA – Irland
LFV – Sverige

COOPANS-alliancen er et samarbejde mellem Naviair, Austro Control, Croatia Control, IAA og LFV og med Thales som leverandør.

Formålet med COOPANS er opgradering og harmonisering af partnernes lufttrafikstyrings-systemer til ét fælles lufttrafikstyringssystem, der benytter fælles software og indebærer harmoniserede vedligeholdelsesprocesser og operative koncepter. COOPANS-

alliancen udvikles løbende og er åben overfor optagelse af nye partnere.

Gennem COOPANS-alliancen vil vi reducere vores udviklingsomkostninger gennem løbende – fælles – opgraderinger af lufttrafikstyringssystemet. Alternativet ville være omfattende og meget dyre individuelle totaludskiftninger af systemerne. COOPANS vil endvidere harmonisere de operative og tekniske arbejdskoncepter og dermed begrænse specifikke og individuelle funktionaliteter i de enkelte selskaber. Vi forventer at reducere vores systemudviklingsomkostninger med mindst 30 procent i forhold til de omkostninger, hver enkelt partner ville få, hvis de skulle udvikle teknikken på egen hånd. Hertil kommer besparelser på driftsomkostningerne, som vi opnår gennem brug af fælles arbejdskoncepter.

Ud over besparelser imødekommer COOPANS-alliancen EU's mål om harmonisering af lufttrafikstyringssystemerne i Europa. Vores partnerskab i COOPANS medvirker derfor til, at vi rettidigt efterlever en lang række af EU's nuværende og kommende lovkrav, herunder præstationskravene (se afsnittet Europæiske rammer), og at vi er på linje med – og præger – udviklingen i SESAR. Sidstnævnte opnås primært via NORACON, som vi løbende knytter tættere til COOPANS.

Den første systemopgradering blev gennemført i 2012. Siden er der gennemført yderligere tre systemopgraderinger, og fra foråret 2014 er det planlagt, at alle fem partners syv kontrolcentraler skal være opgraderet til samme systemniveau. Dermed når COOPANS en milepæl i samarbejdet, fordi fremtidige opgraderinger nu kan gennemføres synkront i alle kontrolcentraler. Samtidig kan der opnås store fordele ved det fremtidige samarbejde, både gennem fælles uddannelse, deling af kompetencer og fælles udnyttelse af ressourcer.



Aireon



Ejere:

Naviair – Danmark
ENAV – Italien
IAA – Irland
Iridium – USA
Nav Canada – Canada

Naviair har indgået en aftale om at indtræde i et samarbejde, som i løbet af de kommende år vil etablere verdens første satellitbaserede globale overvågningssystem til luftfarten.

Samarbejdet varetages af Aireon LLC, der har hovedkvarter i Virginia, USA. De øvrige partnere i samarbejdet er – foruden Naviair (der har en ejerandel på 6 %) – det amerikanske telekommunikations-

selskab, Iridium Communications Inc. (24,5 %) samt lufttrafikstyringsselskaberne Nav Canada (51 %), ENAV (12,5 %) og IAA (6 %).

Det nye system skal baseres på 66 satellitter samt et antal reservesatellitter, som Iridium opsender i perioden 2015-2017. Systemet kan – når det er fuldt operativt – levere 100 procent global overvågning af flytrafikken. I dag er der kun radarbaseret overvågning af luftfarten på cirka 10 procent af jordkloden. De resterende – ofte øde – områder er i dag uden overvågningsdækning.

Den forbedrede overvågning bliver et stort fremskridt for lufttrafikstyringen, hvor det nye system giver lufttrafikstyringsselskaberne mulighed for at udnytte luftrummet langt bedre end i dag.

NORACON



Medlemmer:

Naviair – Danmark
Austro Control – Østrig
Avinor – Norge
EANS – Estland
Finavia – Finland
IAA – Irland
ISAVIA – Island
LFV – Sverige
Swedavia – Sverige

NORACON er et konsortium, som samarbejder om deltagelsen i SESAR-programmet (se afsnittet Europæiske rammer). NORACON blev etableret i 2009 og består af ni europæiske medlemmer: Naviair, Austro Control, Avinor, EANS, Finavia, IAA, ISAVIA, LFV og Swedavia.

NORACON-konsortiet er formelt medlem af SJU (se afsnittet Europæiske rammer). Gennem NORACON har Naviair indflydelse på beslutninger om den fælles europæiske udvikling inden

for det teknisk-operative område, og dermed også på COOPANS-alliancens interesser. Samtidig har partnerne gennem NORACON beskyttet deres langsigtede strategiske investeringer i et SESAR-perspektiv. Naviair søger at påvirke udviklingen til at fokusere på realiserbare projekter, hvor de konkrete fordele er synlige, og de understøtter Naviairs og NUACs operative koncepter.

Via arbejdet i NORACON vil Naviair følge og påvirke klargøringen til SESAR-implementeringsfasen, som forventes at strække sig fra 2014-2020.



Borealis

Naviair samarbejder med en række nordeuropæiske lufttrafikstyringsselskaber om koordinering af lufttrafikstyringen i Borealis-samarbejdet. Medlemmerne i Borealis er foruden Naviair, Avinor, EANS, Finavia, IAA, ISAVIA, LfV, LSG og NATS.

Borealis blev i 2012 etableret som en formel og bindende alliance til afløsning af det tidligere uformelle samarbejde. Alliancen vil fokusere på et antal kerneområder – på både nationalt og FAB-niveau – for at sikre koordination, afstemning og integration af det allerede eksisterende gode samarbejde. Alliancen vil tillige udarbejde en fælles vision og retningslinjer for hvert af følgende kerneområder: Communications, Navigation and Surveillance, Aeronautical Information Management samt Free Route Airspace.



borealis
ALLIANCE

Medlemmer:

Naviair – Danmark
Avinor – Norge
EANS – Estland
Finavia – Finland
IAA – Irland
ISAVIA – Island
LfV – Sverige
LSG – Letland
NATS – England



Miljø- og klimatiltag

Luftfarten påvirker, i lighed med al anden transport, både miljø og klima. Ifølge World Resources Institute, International Energy Agency og International Air Transport Association kommer mellem 2 og 3 procent af den globale luftforurening fra lufttransport. I Naviair arbejder vi

måltrettet på at reducere miljø- og klimapåvirkninger i vores led af luftfartens værdikæde. Gennem udvikling af vores procedurer og den teknologi, vi anvender, søger vi konstant efter muligheder for at mindske påvirkningen.

Luftfartens udledning af CO₂ og øvrige klimagasser

Ifølge IPCC udgør lufttransportens andel af den globale CO₂-udledning cirka 2 procent. Til sammenligning udgør hele transportsektorens andel cirka 20 procent, hvor vejtransporten alene på globalt plan udgør 14 procent af CO₂-udledningen. Uanset omfanget af emissionerne er målet naturligvis altid at reducere forureningen mest muligt.

Gennem effektiv lufttrafikstyring og fortsat udvikling af optimale infrastruktursystemer medvirker Naviair til at reducere luftfartens miljø- og klimapåvirkning. Vi bestræber os både på at give flyene direkte ruter mellem destinationerne og placere dem i den flyvehøjde, hvor flytypen bruger mindst brændstof. Vi sørger også for at flyene starter, lander og opererer på jorden i lufthavnene, så brændstofforbruget kan holdes på et minimum.

Flyesikkerheden har naturligvis førsteprioritet, når der afvikles flytrafik. Selv med det højeste niveau af sikkerhed arbejder vi altid på at optimere afviklingen af flytrafikken samtidig med at vores opmærksomhed er rettet mod enhver mulighed for at gennemføre klimaforbedrende tiltag.

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

På alle de mest brændstofforbrugende indsatsområder er vi langt fremme med udviklingen af klimavenlige trafikkoncepter. Det gælder både inden for Free Route Airspace, Continuous Climb Operations, Continuous Descent Operations og Required Navigation Performance.

I november 2011 indførte vi sammen med LFV Free Route Airspace i det dansk-svenske luftrum. Det indebærer, at luftfartsselskaberne kan planlægge deres flyvninger, så der flyves den kortest mulige og mest direkte vej gennem vores luftrum. Allerede i planlægningen kan selskaberne altså beregne, at et fly skal medbringe mindre brændstof og dermed reducere flyets startvægt, så der både spares brændstof på at flyve med et lettere fly og på at flyve den kortest mulige vej.

Eurocontrol har beregnet, at Free Route Airspace samlet reducerer CO₂-udledningen i det dansk-svenske luftrum med 40.000 ton pr. år. Gennem NUAC samarbejder vi nu med selskaberne i NEFAB på at udvide Free Route Airspace til at omfatte hele det nordiske område – dvs. luftrummet over Norge, Sverige, Finland, Danmark, Estland og Letland. Når det er gennemført senest i november 2015, vil det indebære yderligere betydelige klimaforbedringer.

I Københavns Lufthavn anvender vi for mere end 95 procent af alle startende fly Continuous Climb Operations ved udflyvningen. Det sparer miljøet for et udslip af cirka 32.000 ton CO₂ årligt. Samtidig sparer luftfartsselskaberne samlet cirka 10.000 ton brændstof årligt. Besparelserne blev dokumenteret af Eurocontrol i 2009. Ved Continuous Climb Operations får de startende fly lov til at afvige fra den såkaldte Standard Instrument Departure-procedure, hvor de under udflyvningen flere gange trappevis skal blive på forskellige højdeniveauer. Flyene får i stedet tilladelse til at gå direkte op til deres ønskede marchhøjde, samtidig med at de hurtigst muligt får lov til at dreje direkte mod rejsemålet.

Continuous Descent Operations-konceptet giver piloterne mulighed for at planlægge den mest brændstofbesparende og klimavenlige indflyvning til lufthavnene fra flyets marchhøjde til landing. Det betyder, at flyet bruger mindst mulig motorkraft under den sidste del af flyvningen. I lufthavne med stor trafikthed kan det være vanskeligt at

gennemføre Continuous Descent Operations og samtidig opretholde en høj kapacitet med optimal tæthed mellem de startende og landende fly; men i perioder med lav trafikintensitet er det muligt at anvende konceptet – også uden at Continuous Descent Operations bremser muligheden for at fastholde den høje procentdel af Continuous Climb Operations. I 2009 blev der indført mere lempelige højderestriktioner ved indflyvning til Københavns Lufthavn, så luftfartsselskaberne har mulighed for at gennemføre en tilnærmet Continuous Descent Operation.

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

I det dansk-svenske luftrum ved Københavns Lufthavn arbejder vi sammen med de danske og svenske myndigheder på at etablere en mere effektiv og hensigtsmæssig luftrumsstruktur i ét samlet terminalområde i Øresundsregionen, som blandt andet vil medføre, at ind- og udflyvning til lufthavnen bliver endnu mere effektiv, så der spares brændstof og miljø- og klimapåvirkningen dermed mindskes.

Støj

Der er fastsat klare restriktioner for ind- og udflyvning for alle de lufthavne, hvor Naviair afvikler trafikken. Restriktionerne sikrer omgivelserne imod støjgener fra lufttrafikken. Vi følger naturligvis nøje de fastsatte restriktioner og medvirker i øvrigt aktivt til at nedbringe støjen i og omkring lufthavnene gennem anvendelse af de mest hensigtsmæssige trafikprocedurer. Vi oplever derfor kun meget få tilfælde af overskridelser af støjbegrænsningerne, hvor Naviair har et medansvar.

Miljø- og klimatiltag i vores bygninger og teknik

Naviair har aktiviteter i alle døgnets timer året rundt. Blandt andet derfor har vi et forholdsvis højt energiforbrug i vores bygninger og teknik. Især vores tekniske anlæg kræver meget energi til både drift og køling.

I det forløbne år har vi gennemført en betydelig energioptimering på Naviairs IT-område.

Gennem en række omlægninger og udskiftning af udstyr har vi reduceret vores energiforbrug til servere med 400.688 kWh – til storage med 32.044 kWh – til netværk med 19.053 kWh, til UPS med 54.215 kWh og til køling med 184.184 kWh.

Samlet er vores energiforbrug på området dermed reduceret med 86 procent svarende til en årlig besparelse i vores energiomkostninger på knap 0,8 mio. kr. og en årlig CO₂-reduktion på 310 ton.

For yderligere at nedbringe energiforbruget og reducere vores CO₂-belastning etablerer vi endvidere i perioden frem til 2017 grundvandskøling som erstatning for vores nuværende køleanlæg, der skal udskiftes både på grund af alder og myndighedskrav.



På baggrund af vores forundersøgelser er det beregnet, at vi kan spare 1-1,5 mio. kr. årligt i energiudgifter og samtidig reducere vores CO₂-belastning med cirka 275 ton pr. år på vores varme- og el-forbrug. Besparelserne kommer både via mindre forbrug af el ved køling og via genvinding af varme. Resultatet af en prøveboring i 2012 har bekræftet forundersøgelsen. Investeringen i anlægget beløber sig til cirka 32 mio. kr. Anlægget er nu under opførelse.

Endvidere reducerer vi målrettet energiforbruget til belysning gennem løbende udskiftning af vores lysarmaturer til LED-armaturer. Foruden energibesparelserne opnår vi gennem udskiftningerne reduktioner i vores lyskildeforbrug og i timeforbruget til lyskildeudskiftning, da de nye armaturer har en længere levetid.

Klimastrategi

Vi bestræber os på at tilpasse vores klimaindsats efter kundernes ønsker og behov, samtidig med at vi deltager i miljø- og klimaarbejdet i både SES, SESAR, NUAC, COOPANS og NORACON.

Vi vil med udgangspunkt i Eurocontrols og IATA's fælles Flight Efficiency Plan fortsat udvikle og sikre fleksibel brug af luftrummet gennem:

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder.
- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til danske lufthavne.
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift gennem effektiv trafikafvikling i lufthavnene.
- Continuous Climb Operations hvor det overhovedet er muligt – med direkte ruteføring og stigning til marchhøjde.

Europæiske rammer

Medlemslandene i EU har sammen med en række andre europæiske lande forpligtet sig til at harmonisere og samle lufttrafikstyringen i Europa i ét fælles luftrum. Det betyder, at lufttrafikstyringen i hele Europa er underlagt de samme rammer og udviklingsmål.

Single European Sky – SES

Det er EU's mål at samle lufttrafikstyringen i Europa i ét fælles luftrum. Hensigten er at skabe større effektivitet, billigere lufttrafikstyring og en miljøvenlig afvikling af flyvning i Europa.

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

EU-Kommissionen har i juni 2013 fremsat forslag til nye regler, den såkaldte SES II+ pakke. Forslagene skal nu behandles af EU's ministerråd og Europa-Parlamentet.

I henhold til EU-reglerne er de mange statsafgrænsede geografiske områder lagt sammen i funktionelle luftrumsblokke pr. december 2012. Der er indført resultatmål (se afsnittet Præstationsordning). European Aviation Safety Agency (EASA) har fået overført beføjelser og ansvar vedrørende sikkerheden på lufttrafikstyringsområdet, og Eurocontrol varetager den overordnede paneuropæiske koordination gennem sin funktion som Network Manager. Der er også gennemført miljøregler og bestemmelser til reduktion af forurening.

Præstationsordning

Siden 2012 har Naviar fulgt de nye europæiske præstationsordninger. Det vil sige, at vi er underlagt en ordning med mål for udviklingen i vores omkostninger, og med risikodeling på udviklingen i trafikken. Vi er dermed ikke – som tidligere – garanteret fuld dækning af vores omkostninger.

Vi skal også opfylde mål for sikkerhed og regularitet. Vi bærer ansvaret for, at der altid er både tilstrækkelige ressourcer og tidssvarende opdateret teknisk udstyr til at opretholde det højeste sikkerhedsniveau, imødekomme kundernes krav og behov, samt at fastholde en effektiv trafikafvikling. Vi har derfor fokus på at udvise både stor fleksibilitet og omkostningsbevidst adfærd samt for altid at sikre en forsvarlig økonomi. Samtidig vil vi altid bestræbe os på at give luftfartsselskaberne den bedst mulige service og udvikle den mest effektive luftrumsstruktur til fordel for kunderne.

Præstationsordningen udspringer af Single European Sky-lovgivningen, hvor EU både vil sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa og tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende lufttrafik. Samtidig er det målet at nedbringe CO₂-udledningen og udgifterne til luftfartstjenester.

Præstationsforbedringerne skal hentes gennem både fastsættelse af fællesskabsdækkende, FAB-dækkende og nationalt dækkende præstationsmål. Lufttrafikstyringsselskaber bliver målt på deres resultater, og hvis resultaterne ikke opfylder præstationskravene, kan der blive tale om korrigerende foranstaltninger. Målene er juridisk bindende for EU-medlemsstaterne.

De fællesskabsdækkende præstationsmål vedtages af EU-Kommissionen og anvendes til at udarbejde en præstationsplan for hvert enkelt af de nationale luftrum (nationalt dækkende præstationsmål) eller for den funktionelle



luftrumsblok, som det nationale luftrum indgår i (FAB-dækkende præstationsmål). Præstationsordningens første referenceperiode løber i tre kalenderår fra 2012 til 2014 og omfatter alene en route-området. De efterfølgende referenceperioder, som også omfatter afgifter relateret til terminaler og lufthavne (Terminal Navigation Charges), løber i fem kalenderår ad gangen – første gang fra 2015.

Der skal fastsættes præstationsmål inden for følgende fire områder: Sikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostningseffektivitet. Målene for den dansk-svenske FAB og Naviair-Danmark i første referenceperiode er vist i bilag Præstationsordning – Referenceperiode 1.

Målene for miljø bliver først fastsat fra anden referenceperiode. Forhandlingerne om fastsættelse af målene for anden referenceperiode er allerede i gang, og målene fastsættes endeligt i 2014.



Single European Sky ATM Research – SESAR

SESAR er EU's program til udvikling af den nye generation af ét europæisk lufttrafikstyringssystem. Programmet kombinerer teknologi med operationelle, økonomiske og lovgivningsmæssige aspekter. EU's ministerråd vedtog i 2009 European ATM Master Plan, som senest er opdateret i efteråret 2012, og som beskriver, hvordan den nye generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem implementeres i perioden fra 2014 og frem.

Der er etableret et fællesforetagende sammensat som et offentligt privat partnerskab, det såkaldte SESAR Joint Undertaking (SJU), til at styre og udvikle SESAR. Medlemmerne er EU-Kommissionen, Eurocontrol og luftfartssektoren (herunder et antal lufttrafikstyringsselskaber), som har hver sin tredjedel af pladserne og hver sin tredjedel af udgifterne. Naviair deltager i arbejdet i SJU gennem NORA-CON (se afsnittet Internationalt samarbejde og alliancer). SJU er af EU's ministerråd i 2013 blevet forlænget til at dække perioden frem til 2024.

SESARs udviklingsfase er blevet forlænget fra 2014 til 2016, så der bliver overlap mellem denne fase og implementeringsfasen.

Bilag



Præstationsordning – Referenceperiode 1

Dansk-svensk FAB	2012	2013	2014
<i>Sikkerhed</i>			
Underskridelse af separationsminima per 100.000 flyvetimer i kategori A og B, hvor LFV/Naviair/NUAC har været direkte årsag til forløbet	1,49	1,45	1,42
<i>Kapacitet</i>			
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter – En route	0,20	0,15	0,08
Naviair og Danmark	2012	2013	2014
<i>Omkostningseffektivitet</i>			
Naviair – Faste omkostninger (mio. DKK) ¹⁾	640,40	666,44	673,53
Naviair – Fastlagt enhedsrate (EUR) ²⁾	51,70	52,85	50,42
Danmark – Fastlagt enhedsrate (EUR) ³⁾	63,14	64,20	61,51
Brugerrate (EUR)	71,52	73,52	75,49

Ovenstående tabel viser de krav, der stilles i præstationsplanen for den dansk-svenske FAB i referenceperiode 1.

¹⁾ "Naviair – Faste omkostninger" er Naviairs andel af omkostningsbasen.

²⁾ "Naviair – Fastlagt enhedsrate" er Naviairs andel af brugerraten, eksklusiv over-/underdækning.

³⁾ "Danmark – Fastlagt enhedsrate" er Danmarks andel af brugerraten, eksklusiv over-/underdækning (Naviair, DMI, Trafikstyrelsen og omkostninger til Eurocontrol).

Forkortelser og navne

ANSP: Air Navigation Service Provider (lufttrafikstyrings-selskab)

ATM: Air Traffic Management (lufttrafikstyring)

ATS: Air Traffic Services (lufttrafiktjenester)

Austro Control: ANSP Østrig

Avinor: ANSP Norge

CNS: Communications, Navigation and Surveillance

COM: Communication

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

Croatia Control: ANSP Kroatien

DMI: Danmarks Meteorologiske Institut

EANS: ANSP Estland

EASA: European Aviation Safety Agency (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur)

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

FAB: Functional Airspace Block (funktionel luftrumsblok)

Finavia: ANSP Finland

Free Route Airspace: Luftfartsselskabernes fri planlægning af deres flyvninger.

IATA: The International Air Transport Association

ICAO: International Civil Aviation Organization

IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change (mellemstatsligt panel der behandler klimaændringer)

ISAVIA: ANSP Island

IAA: ANSP Irland

LFV: ANSP Sverige

LSG: ANSP Letland

LVNL: ANSP Holland

Nav Canada: ANSP Canada

NATS: ANSP England

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

NEFRA: North European Free Route Airspace

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

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

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

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

SJU: SESAR Joint Undertaking (initiativ fra EU-Kommis-sionen med formålet at udvikle den nye generation af ét europæisk lufttrafikstyringssystem)

Indhold

<i>Effektivisering og international harmonisering</i>	<i>2</i>
<i>Strategisk platform.....</i>	<i>4</i>
<i>De tre delstrategier.....</i>	<i>6</i>
<i>Kritiske succesfaktorer.....</i>	<i>8</i>
<i>Aktivitetsområder</i>	<i>10</i>
<i>Kundegrundlag</i>	<i>14</i>
<i>Naviair-familien.....</i>	<i>15</i>
<i>Internationalt samarbejde og alliancer</i>	<i>16</i>
<i>Miljø- og klimatiltag.....</i>	<i>21</i>
<i>Europæiske rammer.....</i>	<i>24</i>
<i>Bilag</i>	<i>26</i>
<i>Forkortelser og navne.....</i>	<i>27</i>

*Forretningsplan 2014-2018
er udgivet af Naviair i februar 2014*

Redaktion:

- > *Communications & Public Affairs*
- > *Business & Legal Affairs*

*Forretningsplanen kan hentes
på www.naviair.dk*

 @Naviair

