

# Resultatkontrakt 2009-2012

Mellem

Naviair og  
Transportministeriets departement

# Indhold

1. Strategi .....	3
1.1. Mission.....	3
1.2. Vision.....	3
1.3. Værdigrundlag.....	3
1.4. Strategiske indsatsområder.....	4
1.5. Sammenhæng til opgavehierarkiet, mål og resultatkrav.....	4
1.6. Finansiering.....	5
2. Mål og resultatkrav .....	7
2.1. Sikkerhed .....	7
2.1.1. Antal hændelser.....	7
2.1.2. Tilgængelighed ODS'er i kontrolcentralen.....	7
2.1.3. Tilgængelighed radardækning.....	8
2.1.4. Tilgængelighed radio/nødradio systemer .....	8
2.2. Kapacitet .....	9
2.2.1. Forsinkelse - En Route.....	9
2.2.2. Forsinkelse - Tower/Approach København.....	9
2.3. Effektivitet .....	9
2.3.1. Disponeringseffektivitet - En Route.....	10
2.3.2. Disponeringseffektivitet - Tower/Approach København .....	10
2.3.3. Administrativ og teknisk produktivitet .....	11
2.3.4. Ministerbetjening.....	11
2.4. Udvikling.....	11
2.4.1. COOPANS (SESAR-relateret).....	11
2.4.2. NUAC (SES-relateret) .....	12
2.4.3. Overgang til internationale regnskabsstandarder - IFRS .....	12
2.5. Økonomisk ansvarlighed .....	13
2.5.1. Omkostningseffektivitet - En Route.....	13
2.5.2. Omkostningseffektivitet - Tower/Approach København .....	13
2.6. Attraktiv virksomhed.....	14
2.6.1. Attraktiv arbejdsplads .....	14
2.6.2. Beståelsesprocent for flyvelederuddannelsen.....	14
2.7. Kundetilfredshed.....	15
2.7.1. Brugertilfredshed - Lufthavne .....	15
2.8. Miljøansvarlighed.....	15
2.8.1. Støjgener .....	15
3. Overblik .....	16
4. Underskrift .....	19
Bilag 1: Opgavehierarki .....	20
Bilag 2: Resultatløn.....	21

# 1. Strategi

Naviairs opgave er at levere lufttrafiktjeneste.

Lufttrafiktjenesten omfatter områdekontrolltjeneste i dansk luftrum – de såkaldte En Route tjenester og Tower/Approach (Indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste) for afgående og ankommende fly til København, Roskilde, Billund, Aalborg, Århus, Esbjerg samt Bornholm. Derudover ydes der informations- og alarmeringstjeneste i grønlandsk luftrum samt området omkring Færøerne. Endvidere koordinerer Naviair eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland.

Naviair ejer og vedligeholder Air Traffic Management (ATM) samt Communication, Navigation og Surveillance (CNS) udstyr, som er flyvekontrolsystemer, der omfatter avancerede databehandlingsystemer, radarstationer, navigationshjælpemidler (radiofyr mv.) samt tale og datakommunikationsfaciliteter.

Herudover leverer Naviair teknisk vedligehold til eksterne kunder.

## **1.1. Mission**

Naviair udvikler og leverer sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten

## **1.2. Vision**

Naviairs vision er at være blandt de bedste ATM Service Providers i Europa.

Naviair vil sikre en fortsat udvikling og en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere ved at indgå internationale alliancer.

Naviair vil realisere vision og mål gennem målrettet medarbejderudvikling og -involvering, med henblik på at fremstå som en attraktiv virksomhed.

## **1.3. Værdigrundlag**

I Naviair efterlever følgende værdisæt:

- Vi er samarbejdsorienteret
- Vi er forandringsparate
- Vi er kundeorienteret
- Vi er ansvarlige
- Vi er effektive

### 1.4. Strategiske indsatsområder

Den europæiske udvikling inden for lufttrafik betyder, at Naviair er udsat for et fortsat eksternt forandringspres i form af deregulering, stigende krav til effektivisering og en fortsat teknologisk udvikling. Disse forhold medfører konsolidering og etablering af alliancer og partnerskaber, konkurrence samt internationalisering.

Naviair tilpasser sig langsigtet til disse udfordringer gennem sin strategi, som er beskrevet i Naviairs Business Plan 2009 – 2013, og som herefter udmøntes i mere kortsigtede mål for den kommende periode gennem resultatkontraktmål og udvalgte fokusområder.

Fokusområderne fra 2008 fortsætter i 2009.

Naviairs fokusområder for 2009 er således:

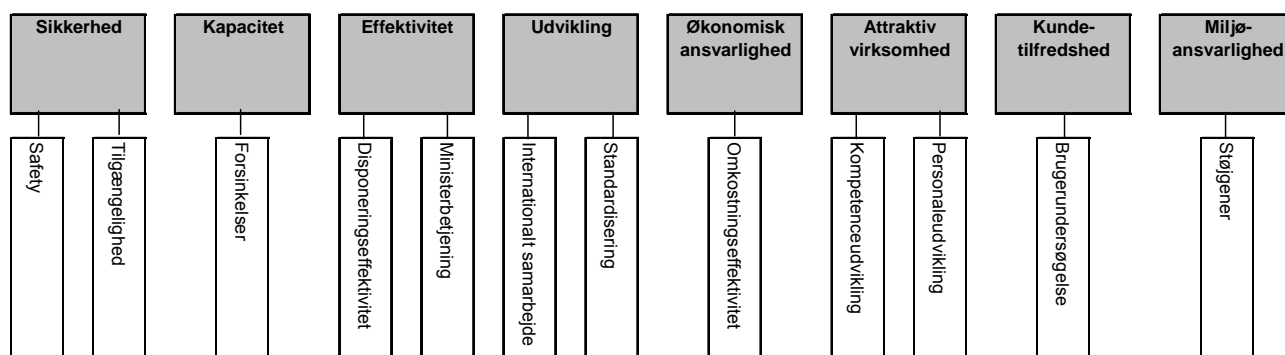
- Attraktiv virksomhed
- Sikker og stabil drift
- Enkel og effektiv administration

Udover de tre fokusområder arbejdes der med at udvikle virksomheden gennem internationalt samarbejde og gennem standardisering og harmonisering af procedure og teknisk udstyr, igennem Naviairs strategiske programmer.

### 1.5. Sammenhæng til opgavehierarkiet, mål og resultatkrav

Naviairs opgavehierarki er bygget op, således at der er 8 effekter, som er nedbrudt til 12 produktgrupper. De 12 produktgrupper er efterfølgende nedbrudt til konkrete resultatkrav, således at der for hver produktgruppe er identificeret mindst ét resultatkrav.

De 8 effekter er udvalgt, så de er i overensstemmelse med Naviairs strategiske udfordringer og støtter op om Naviairs mission og vision.



Figuren ovenfor illustrerer Naviairs opgavehierarki. De grå kasser er effektniveauet og søjlerne er produktgrupperne.

Effektniveauet svarer til Naviairs kritiske succesfaktorer og der kan knyttes følgende bemærkninger til de 8 effekter.

1. Sikkerhed  
Naviair tilsikrer et højt flyvesikkerhedsniveau
2. Effektivitet  
Naviair anvender ressourcer så virkningsfuldt som muligt
3. Kapacitet  
Naviair tilvejebringer tilstrækkelig kapacitet og leverer trafikafvikling med minimale forsinkelser
4. Kundetilfredshed  
Luftfartselskaber og lufthavne skal opleve en sikker og effektiv service
5. Miljøansvarlighed  
Naviair tilsikrer en trafikafvikling, som minimerer støj og reducerer luftforurening
6. Økonomisk ansvarlighed  
Være økonomiske i alle henseender
7. Udvikling  
Tilsikre udvikling af Naviair gennem alliancer, harmonisering og standardisering
8. Attraktiv virksomhed  
Naviair har positive og velfungerende medarbejdere med de rigtige kompetencer

### 1.6. Finansiering

Naviairs virksomhed er dækket af følgende hovedkonti på finansloven:

**Hovedkonto 28.33.01.** Luftrafiktjeneste Danmark (Statsvirksomhed).

**Hovedkonto 28.33.03.** Luftrafiktjeneste Grønland (Statsvirksomhed).

Luftrafiktjeneste Danmark er fuldt brugerfinansierede aktiviteter og omfatter luftrafiktjeneste i forbindelse med flyvninger i dansk luftrum (En Route), til og fraflyvninger i Københavns og Billund Lufthavne (Tower/Approach), lokal luftrafiktjeneste i en række lufthavne i provinsen samt kontrakter om levering af teknisk vedligehold.

Området budgetteres således, at Naviairs indtægter fra afgifter mv. for de enkelte ydelser er lig Naviairs samlede omkostninger hertil, inklusive forrentning og afskrivninger på foretagne investeringer.

For så vidt angår En Route og Tower/Approach København og Billund er i medfør af aftaler i EU-ROCONTROL etableret en ordning, hvorefter der over en 3-årig periode skal være balance (den såkaldte N+2-ordning). Dette indebærer, at et eventuelt over- eller underskud et givet år (år N) skal indregnes i grundlaget for afgifter det næstfølgende år (år N+2).

Lokal luftrafiktjeneste samt levering af teknisk vedligehold er baseret på kontrakter med de enkelte ydelsesmodtagere.

Luftrafiktjeneste Grønland er ikke fuldt brugerfinansierede aktiviteter og omfatter Luftrafiktjeneste Grønland, intern flyvning og Luftrafiktjeneste Grønland, overflyvning.

Luftrafiktjeneste Grønland, intern flyvning, er ikke afgiftsbelagt, men finansieres fuldt ud ved bevilling på Finansloven.

Luftrafiktjeneste Grønland, overflyvning, er delvist bevillingsfinansieret. Naviairs omkostninger i forbindelse med overflyvning af Grønland og Nordatlanten (inklusive overhead og forrentning og afskrivninger) finansieres for 95 procent vedkommende via ICAO for overflyvning af området. De resterende 5 procent finansieres ved bevilling på Finansloven. For denne aktivitet er også aftalt, at ovennævnte N+2-ordning skal finde anvendelse.

## 2. Mål og resultatkrav

### 2.1. Sikkerhed

En af de vigtigste succesfaktorer for Naviair er at levere sikker afvikling af flytrafikken. Målet er derfor, at ydelse af lufttrafiktjeneste i Danmark skal ske med stigende flyvesikkerhed. Strategien omfatter alle former for trafikafvikling: En Route og Tower/ Approach.

Sikker afvikling af flytrafik har to aspekter, safety og pålidelighed, hvor mål for safety udtrykkes i form af "hændelser" og pålidelighed i form af "tilgængelighed/ driftsikkerhed" for flyveledernes arbejdsredskaber.

#### 2.1.1. Antal hændelser

Målet opgøres på hændelser klassificeret i henhold til det af Eurocontrol fastsatte regelsæt ESARR2 "Service Classification Scheme".

Kategori A: Alvorlige hændelser, der alene i resultat adskiller sig fra en ulykke.

Kategori B: Større hændelser, der har ført til near collision mellem luftfartøjer, mellem luftfartøj og terræn eller hindringer.

Kategori C: Betydningsfuld hændelse, der under andre omstændigheder kunne have ført til en ulykke eller near collision.

Opgørelse:

Antallet af hændelser i kategori A, B og C er opgjort pr. 100.000 operationer, hvor Naviair har været direkte årsag til forløbet. Opgørelsesmetoden er antal hændelser i forhold til antal operationer ganget med 100.000, som et gennemsnit over året.

#### Antal hændelser

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
2,3	2,7	1,6	<2,5	<2,5	<2,5	Kvalitet	10

#### 2.1.2. Tilgængelighed ODS'er i kontrolcentralen

Dette resultatkrav har til formål at dokumentere tilgængelighed/ driftsikkerhed for radardisplays m.m.

Opgørelse:

Tilgængeligheden af radardisplays i kontrolcentralen i Naviairhuset skal være mere end 99,5 %. I 2008 var målet en tilgængelighed på 99,9%. Dette mål har baggrund i det gamle ATC system (CATCAS), hvor der kun var en radarskærm (CWP) på hver sektor. Man var således meget afhængig af, at den enkelte skærm fungerede optimalt.

I det nye ATC system (DATMAS) er hver sektor udstyret med 2 radarskærme (CWP'er), som er bemandet med henholdsvis en radarcontroller og en plannercontroller. Da hver sektor således er udstyret med 2 radarskærme, kan kravet til tilgængelighed for hver enkelt skærm nedsættes fra 99,9% til 99,5%, da man på sektoren kan bruge de 2 radarskærme som back-up for hinanden.

Dette krav til tilgængelighed er beskrevet i kravspecifikationen til leverandøren.

Opgørelsesmetoden er antal fejlminutter i forhold til antal drift minutter pr. måned, som et gennemsnit over året.

#### Tilgængelighed ODS'er i kontrolcentralen

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
99,9%	99,9%	99,9%	>99,9%	>99,5%	>99,5%	Kvalitet	5

#### 2.1.3. Tilgængelighed radardækning

Resultatkravet har til formål at dokumentere tilgængelighed/ driftsikkerhed af radardækning.

Opgørelse:

Samlet tilgængelighed af radarstationerne i dansk luftrum (Copenhagen FIR) skal være bedre end 99,5 %. Dækningsområdet er opdelt i nord-, syd- og østområde. Opgørelsesmetoden er antal fejlminutter i forhold til antal drift minutter pr. måned, som et gennemsnit over året.

#### Tilgængelighed radardækning

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
100%	100%	100%	>99,5%	>99,5%	>99,5%	Kvalitet	5

#### 2.1.4. Tilgængelighed radio/nødradio systemer

Dette resultatkrav har til formål at dokumentere tilgængelighed/ driftsikkerhed af radio/nødradio systemer.

Opgørelse:

Samlet tilgængelighed af kommunikationssystemer, der anvendes til radiokommunikation med luftfartøjer skal være bedre end 99,5 %. Opgørelsesmetoden er antal fejlminutter i forhold til antal drift minutter pr. måned, som et gennemsnit over året.

#### Tilgængelighed radio/nødradio systemer

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
100%	100%	100%	>99,5%	>99,5%	>99,5%	Kvalitet	5

## 2.2. Kapacitet

Forsinkelser i flytrafikken er dyre for luftfartsselskaberne og disses passagerer og kan i kraft af øget fuelforbrænding medføre øget luftforurening/CO<sub>2</sub> udslip. Forsinkelser i flytrafikken skal derfor begrænses mest muligt.

### 2.2.1. Forsinkelse – En Route

Målet er, at den gennemsnitlige forsinkelse forårsaget af Naviair for En Route højst udgør 0,3 minut pr. flyvning. (Bemærk at måltallet for 2008 er påvirket af ibrugtagning af et nyt trafikstyrings-system.)

Opgørelse:

Opgørelsesmetoden er månedens samlede antal minutter, der har været forsinket ved anvendelse af reguleringer i forhold til antallet af operationer målt som et gennemsnit over året.

#### Forsinkelse – En Route

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
0,0	0,3	0,1	<1,5	<0,3	<0,2	Kvalitet	7

### 2.2.2. Forsinkelse – Tower/Approach København

Målet er, at den gennemsnitlige forsinkelse, forårsaget af Naviair, for flyvninger til Københavns lufthavn højst udgør 0,2 minutter pr. flyvning. (Bemærk at måltallet for 2008 er påvirket af kapacitetsnedgang i begyndelsen af året som en konsekvens af ibrugtagning af et nyt trafikstyrings-system.)

Opgørelsesmetoden er månedens samlede antal minutter, der har været forsinket ved anvendelse af reguleringer i forhold til antallet af operationer målt som et gennemsnit over året.

#### Forsinkelse – Tower/Approach København

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
0,0	0,4	0,1	<1,0	<0,2	<0,2	Kvalitet	7

## 2.3. Effektivitet

Målet er at opnå en økonomisk effektivisering af virksomhedens drift, således at prisen på Naviairs ydelser til enhver tid er konkurrencedygtig i forhold til andre Service Providers. Således er det Naviairs overordnede mål at være blandt de mest cost effektive Service Providers i Europa.

For at minimere omkostningerne for flyselskaberne er det ligeledes målet for Naviair i videst muligt omfang at undgå forsinkelser.

Naviair tilstræber til stadighed at anvende samme måleparametre (KPI'er), som de der anvendes internationalt (Eurocontrol-PRC regi). Herved er det muligt at benchmarke Naviairs ydelser og performance med andre Service Providers i Europa.

### 2.3.1. Disponeringseffektivitet – En Route

Det skal sikres, at disponeringen af operative ressourcer er så effektiv som muligt og så vidt muligt faldende over tid for de flyveledere, som betjener En Route flyvninger.

Opgørelse:

Antal operationer pr. flyvelederårsværk til vagter (ATCO in OPS) for En Route i 2009 skal ligge over 6.300.

I 2008 blev måltallet ændret i forhold til tidligere, da ibrugtagning af et nyt trafikstyringssystem medførte ændret arbejdsmetodik, blandt andet tomandsbetjente positioner.

Opgørelsesmetoden er det samlede antal operationer i forhold til antal flyvelederårsværk anvendt til vagt.

#### Disponeringseffektivitet – En Route

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
7.063	7.142	7.218	>6.300	>6.300	>6.400	Effektivitet	5

### 2.3.2. Disponeringseffektivitet – Tower/Approach København

Det skal sikres, at disponeringen af operative ressourcer er så effektiv som muligt og så vidt muligt faldende over tid for de flyveledere som betjener Tower/ Approach (indflyvnings- og tårnkontrol-tjenesten) København.

Opgørelse:

Antal operationer pr. flyvelederårsværk til vagter for Tower/ Approach Control Service i København i 2009 skal være større end 3.950.

I 2008 blev måltallet ændret i forhold til tidligere, da ibrugtagning af det nye tårn i Københavns lufthavn og indførelsen af det nye trafikstyringssystem medførte ændret arbejdsmetodik.

Opgørelsesmetoden – det samlede antal operationer i forhold til antal flyvelederårsværk anvendt til vagt i Tower/ Approach.

#### Disponeringseffektivitet – Tower/Approach København

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
4.674	4.568	4.327	>3.950	>3.950	>4.000	Effektivitet	5

### 2.3.3. Administrativ og teknisk produktivitet

Det skal sikres, at administrative og tekniske ressourcer anvendes så hensigtsmæssig og effektivt som muligt. Antallet af administrative og tekniske ressourcer pr. flyveleder på vagt skal være faldende.

Opgørelse:

Antal medarbejdere i alt pr. operativ flyveleder årsværk til vagter i Naviair skal være mindre end 2,0.

#### Administrativ og teknisk produktivitet

Resultat			Resultatkraft			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
2,1	2,1	1,9	<2,0	<2,0	<1,9	Effektivitet	5

### 2.3.4. Ministerbetjening

Naviair bidrager til ministerbetjening med udarbejdelse af høringssvar, input til besvarelse af § 20 spørgsmål, udarbejdelse af notater, og andre former for input til rådgivning af ministeren.

Rettidighed registreres af såvel Naviair, som departementet. Anvendeligheden vurderes af departementet, som i forbindelse med halvårige møder fremlægger og begrundes sin vurdering af anvendeligheden over for Naviair.

Resultatkravet er opdelt i to delmål, der vedrører henholdsvis rettidighed og anvendelighed:

- Naviairs ministerbetjening skal have en rettidighed på 90%
- Naviairs ministerbetjening skal have en skønnet anvendelighed på 90%

Målet er nået, hvis begge delmål er opfyldt.

#### Ministerbetjening

Resultatkraft			Måltype	Point
2008	2009	2010-2012		
Begge mål $\geq$ 85%	Begge mål $\geq$ 90%	Begge mål $\geq$ 90%	Kvalitet	3

## 2.4. Udvikling

Naviair ønsker at være en aktiv deltager i udviklingen inden for europæisk luftfart. Det betyder, at Naviair går mere og mere fra at være en national dansk virksomhed til at blive international. Naviair vil derfor udvikle virksomheden gennem deltagelse i internationale samarbejde med henblik på standardisering og harmonisering af procedurer og teknisk udstyr.

### 2.4.1. COOPANS (SESAR-relateret)

COOPANS programmet er et forpligtende samarbejde, der pågår mellem lufttrafiktjenesterne i Sverige, Irland, Østrig og Danmark. Programmet har til formål at harmonisere procedurer og standardisere de respektive landes ATM systemer.

Resultatkravet for 2009 er opdelt i to delmål:

1. Build Clearing Test 3 skal være gennemført og godkendt inden udgangen af 2009
2. Der skal være etableret et testmiljø for COOPANS Build 1 inden udgangen af 2009

Opgørelse:

Målet er nået, hvis begge delmål er opfyldt.

#### COOPANS

Resultatkrav	Måltype	Point
2009		
Begge delmål opfyldt	Kvalitet	5

#### 2.4.2. NUAC (SES-relateret)

NUAC programmet har til formål at sikre et tættere samarbejde mellem Danmark og Sverige om levering af flykontrolltjeneste i et fælles luftrum. Programmet understøtter ønsket om europæisk harmonisering af luftrummet i henhold til Single European Sky (SES) forordningen.

Resultatkravet for 2009 er opdelt i to delmål:

1. Alle forhold omkring etablering af NUAC selskabet skal være på plads inden udgangen af 2009
2. Den dansk/svenske Funktionelle Luftrumsblok (FAB) skal være klar, så den kan deklareres inden udgangen af 2009

Opgørelse:

Målet er nået, hvis begge delmål er opfyldt.

#### NUAC

Resultatkrav	Måltype	Point
2009		
Begge delmål opfyldt	Kvalitet	5

#### 2.4.3. Overgang til internationale regnskabsstandarder - IFRS

I henhold til Naviairs certificering i henhold til SES forordningerne skal Naviair aflægge regnskab i henhold til internationale regnskabsstandarder. Disse standarder afviger fra de regnskabsprincipper, som Naviair som statsvirksomhed er underlagt.

Resultatkravet for 2009 er delt op i tre delmål:

1. Der skal foretages en kortlægning af, hvor der er nævneværdige forskelle mellem Naviairs regnskabsprincipper og de krævede internationale principper.
2. Der skal foretages en økonomisk og forretningsmæssig vurdering af, hvorledes disse principper kan tilpasses gennem dispensation fra Økonomistyrelsen (ØAV) og/eller gennem dispensation fra SLV, som er tilsynsmyndighed for Naviairs certificering. De økonomiske konsekvenser som følge af forskellen skal være afklaret medio 2009.

3. Delmål 1 og 2 skal være afsluttet, så årsrapporten for 2009 kan aflægges efter de tilrettede regnskabsprincipper.

Opgørelse:

Målet er nået, hvis alle delmål er opfyldt.

#### IFRS

Resultatkrav	Måltype	Point
2009		
Alle delmål opfyldt	Kvalitet	5

### 2.5. Økonomisk ansvarlighed

Naviair skal levere effektiv og sikker flyvekontrolltjeneste til en omkostning, som er i overensstemmelse med brugernes krav og forventninger. Prisen for at modtage luftrafikservice i det danske luftrum skal ligge under prisen i sammenlignelige lande.

#### 2.5.1. Omkostningseffektivitet – En Route

Danmarks En Route rate for 2009 skal i forhold til sammenlignelige Service Providers i Eurocontrol (UK, BE, CH, DE, IT, FR, AU, S, N, SP, NL, IR og PT) ligge mere end 2,4 % under gennemsnittet. Gennemsnittet beregnes som et vægtet gennemsnit.

Raten fastsættes under hensyntagen til gældende regnskabsprincipper, national - og international lovgivning samt principper fastlagt af ICAO og Eurocontrol. Raten bliver fastlagt i november 2008 på baggrund af forventningerne til årsregnskabet for 2008.

#### Omkostningseffektivitet – En Route

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
-12,0%	-10,5%	-5,2%	≤ -2,4%	≤ -2,4%	≤ -2,4%	Effektivitet	5

#### 2.5.2. Omkostningseffektivitet – Tower/Approach København

Naviairs omkostninger pr. afgiftspligtig start til at drive Tower/ Approach København må maksimalt udgøre 1.475 kr. forudsat uændret trafik i 2009.

Ressourcer, der medgår til denne ydelse, tilpasses i henhold anbefalinger fra Eurocontrol og aftaler med Københavns lufthavn.

#### Omkostningseffektivitet – Tower/Approach København

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
1.323 kr.	1.273 kr.	1.343 kr.	≤ 1.475 kr.	≤ 1.475 kr.	≤ 1.475 kr.	Effektivitet	5

## 2.6. Attraktiv virksomhed

En vigtig forudsætning for succesfuld gennemførelse af Naviairs strategi er, at virksomheden til stadighed kan tiltrække og fastholde de rigtige medarbejdere med de rette kompetencer, og at der er udviklingsmuligheder for disse.

### 2.6.1. Attraktiv arbejdsplads

For, at der i Transportministeriets koncernfællesskab skal kunne tilbydes attraktive arbejdspladser med gode faglige og personlige udviklingsmuligheder, arbejdes der til stadighed med at styrke HR området.

Resultatkravet for 2009 er delt op i to delmål:

#### Etnisk ligestilling

Det er et koncernfællesmål for Transportministeriet at øge andelen af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere blandt medarbejderne, således at der stiles mod at opfylde regeringens måltal på 4 procent. Det er målet at andelen af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere blandt Naviairs medarbejdere skal øges med 0,5 procentpoint i 2009.

#### Sygefravær

Det er et koncernfællesmål for Transportministeriet, at antal sygedage pr. medarbejder reduceres i de enkelte institutioner sammenlignet med det foregående år. Det er målet, at det årlige gennemsnitlige sygefravær reduceres til højst seks dage.

Målet er nået, hvis begge delmål er opfyldt.

#### **Attraktiv arbejdsplads**

Resultatkrav	Måltype	Point
2009		
Begge delmål opfyldt	Kvalitet	3

### 2.6.2. Beståelsesprocent for flyvelederuddannelsen

Det skal sikres, at Naviair har det tilstrækkelige arbejdsudbud af operative medarbejdere i de følgende år. Derudover skal Naviair også have operative ressourcer, der kan medvirke til at gennemføre de strategiske projekter, som Naviair står overfor. På baggrund af ovenstående er det derfor væsentligt, at Naviair fortsat optager og uddanner flyvelederaspiranter.

#### **Resultatkravet for 2009 er opdelt i tre delmål:**

- Minimum 12 flyvelederaspiranter optages på flyvelederuddannelsen i 2009.
- 75 procent af flyvelederaspiranter, som starter på Entry Point North (EPN) skal gennemføre Initial training i 2009.
- 75 procent af flyvelederaspiranter, som starter på Unit training i Naviair, skal gennemføre uddannelsen i 2009.

Målet er nået, hvis alle tre delmål er opfyldt.

### Beståelsesprocent

Resultatkrav	Måltype	Point
2009		
Alle delmål opfyldt	Kvalitet	5

## 2.7. Kundetilfredshed

### 2.7.1. Brugertilfredshed – Lufthavne

Der skal i 2009 gennemføres en tilfredshedsundersøgelse blandt lufthavne. Tilfredshedsundersøgelsen skal vise en tilfredshed med Naviairs ydelse på minimum 90 %.

Opgørelse:

Måltallet opgøres som antallet af lufthavne, der enten er meget tilfredse eller tilfredse med Naviairs ydelser i forhold til brugergruppen.

### Brugertilfredshed

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005 Selskaber	2006 Lufthavne	2007 Selskaber	2008 Piloter	2009 Lufthavne	2010-2012 Selskaber		
97,4%	100%	100%	>90%	>90%	>90%	Kvalitet	5

## 2.8. Miljøansvarlighed

### 2.8.1. Støjgener

Antallet af konstaterede tilfælde, hvor Naviair er direkte eller indirekte årsag til uberettigede overtrædelser af de støjbegrænsende bestemmelser på Naviairs tjenestesteder må ikke overstige 5.

Opgørelsesmetoden er antal sager.

### Støjgener

Resultat			Resultatkrav			Måltype	Point
2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012		
1	5	1	≤ 5	≤ 5	≤ 5	Effekt	5

### 3. Overblik

Produkt	Mål	Resultatkrav	Orientering	Klassifikation	Vægtning
Antal hændelser	Hændelser klassificeret i henhold til regelsættet ESARR2, „Service Classification Scheme“	Færre end 2,5 hændelser pr. 100.000 operationer	Eksternt	Sikkerhed	10
Tilgængelighed ODS'er i kontrolcentralen	Dokumentation af tilgængelighed/driftssikkerhed	Mere end 99,5% tilgængelighed	Eksternt	Sikkerhed	5
Tilgængelighed radar-dækning	Dokumentation af tilgængelighed/driftssikkerhed	Mere end 99,5% tilgængelighed	Eksternt	Sikkerhed	5
Tilgængelighed radio/nødradio	Dokumentation af tilgængelighed/driftssikkerhed	Mere end 99,5% tilgængelighed	Eksternt	Sikkerhed	5
Forsinkelse - En Route	At begrænse forsinkelser mest muligt	Færre end 0,3 minutter pr. operation	Eksternt	Kapacitet	7
Forsinkelse - TWR/APP CPH	At begrænse forsinkelser mest muligt	Færre end 0,2 minutter pr. operation	Eksternt	Kapacitet	7
Disponerings-effektivitet - En Route	Sikre at disponeringen af operative ressourcer er så effektiv som muligt	Flere end 6.300 operationer pr. flyvelederårsværk	Eksternt	Effektivitet	5
Disponerings-effektivitet - TWR/APP CPH	Sikre at disponeringen af operative ressourcer er så effektiv som muligt	Flere end 3.950 operationer pr. flyvelederårsværk	Eksternt	Effektivitet	5
Administrativ og teknisk produktivitet	Sikre at administrative og tekniske ressourcer anvendes så hensigtsmæssigt og effektivt som muligt	Antallet af medarbejdere i alt pr. operativ flyveleder årsværk skal være mindre end 2	Internt	Effektivitet	5
Ministerbetjening	Sikre at ministerbetjeningen er rettidig og an-	Ministerbetjeningen skal have en rettidig-	Eksternt	Effektivitet	3

Produkt	Mål	Resultatkrav	Orientering	Klassifikation	Vægtning
	vendelig	hed og en skønnet anvendelighed på 90%			
COOPANS	Sikre udviklingen af virksomheden gennem deltagelse i internationale samarbejder med henblik på standardisering og harmonisering af procedurer og teknisk udstyr (SESAR)	Gennemførelse og godkendelse af Building Clearing Test 3 og etablering af testmiljø for Build 1.	Internt	Udvikling	5
NUAC	Sikre et tættere samarbejde mellem Danmark og Sverige om levering af flyvesikringstjeneste (SES)	Alle forhold om etablering af NUAC skal på plads, og den dansk/svenske FAB skal være klar så den kan deklarerer inden udgangen af 2009.	Internt	Udvikling	5
IFRS	Sikre at Naviair aflægger årsrapport i henhold til internationale regnskabsstandarder	Kortlægning af forskelle mellem de nuværende regnskabsprincipper og de internationale regnskabsprincipper, vurdering af tilpasning gennem dispensation så årsrapporten for 2009 kan aflægges efter de tilrettede regnskabsprincipper.	Internt	Udvikling	5
Omkostnings-effektivitet - En Route	Prisen for at modtage lufttrafiktjeneste i det danske luftrum skal ligge under prisen i sammenlignelige lande	Raten skal være 2,4% eller mere under gennemsnittet	Eksternt	Økonomisk ansvarlighed	5

Produkt	Mål	Resultatkrav	Orientering	Klassifikation	Vægtning
Omkostnings-effektivitet - TWR/APP CPH	Prisen for at modtage lufttrafiktjeneste i det danske luftrum skal ligge under prisen i sammenlignelige lande	Omkostninger pr. afgiftspligtig start må højst være 1.475 kr.	Eksternt	Økonomisk ansvarlighed	5
Attraktiv arbejdsplads	Sikre attraktive arbejdspladser med gode faglige og personlige udviklingsmuligheder	Andelen af ikke-vestlige medarbejdere skal øges med 0,5 procentpoint, og det årlige gennemsnitlige sygefravær skal være mindre end 6 dage	Internt	Attraktiv virksomhed	3
Beståelsesprocent for flyvelederuddannelsen	Sikre tilstrækkeligt arbejdsudbud af operative medarbejdere i de kommende år	Der skal optages minimum 12 flyveledeeraspiranter, og 75% skal gennemføre henholdsvis initial og unit training	Internt	Attraktiv virksomhed	5
Brugertilfredshed - Lufthavne	Sikre at kunderne er tilfredse med den ydelse Naviair leverer	Flere end 90% skal være tilfredse eller meget tilfredse	Eksternt	Kundetilfredshed	5
Støjgener	Sikre at der ikke er uberettigede overtrædelser af de støjbegrænsende bestemmelser	Antallet af uberettigede overtrædelser må ikke overstige 5	Eksternt	Miljøansvarlighed	5
Total					100 point

## 4. Underskrift

Denne resultatkontrakt tager udgangspunkt i Transportministeriets koncernfælles strategiske grundlag såvel som Naviairs strategiske grundlag. De strategiske linjer er gennem opgavehierarkiet omsat til mål og resultatkrav i kontrakten. Mål og resultatkrav for strategiske indsatsområder vægter tungest i kontrakten. I kontrakten er ligeledes indarbejdet koncernfælles strategiske fokusområder og koncernfælles mål for 2009 i overensstemmelse med Transportministeriets interne retningslinjer for dette.

Kontrakten er en 4-årig rullende kontrakt, dvs. kontrakten justeres/genforhandles hvert år forud for det først gældende kontraktår. Denne kontrakt er gældende for perioden 1. januar 2009 til 31. december 2009. Målene i kontrakten dækker fortrinsvis kontraktperioden 2009-2012, mens resultatkravene er ét-årige for 2009. Resultatkravene i kontrakten udgør det grundlag, hvorpå der beregnes resultatløns for perioden 1. januar 2009 til 31. december 2009.

Resultatkontrakten afrapporteres årligt i årsrapporten. Resultatkontrakten, eller dele af denne, kan også afrapporteres løbende over året i Transportministeriets interne koncernledelsesinformations-system såvel som efter andre på forhånd fastlagte forretningsgange.

Manglende opfyldelse af mål og resultatkrav i resultatkontrakten er ikke i sig selv et udtryk for, at Naviairs opgavevaretagelse ikke er i overensstemmelse med gældende lovgivning, internationale konventioner, budget- og bevillingsregler, overenskomster mv.

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

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

Justering/genforhandling af kontrakten kan finde sted ved væsentlige ændringer af det grundlag, hvorpå kontrakten er indgået, og i øvrigt, når parterne er enige herom.

Dato:

Dato:

---

Jacob Heinsen  
Departementschef

---

Morten Dambæk  
Direktør

# Bilag 1: Opgavehierarki

## Sikkerhed

### Safety

Antal hændelser

## Tilgængelighed

Tilgængelighed ODS'er i kontrolcentralen  
Tilgængelighed radardækning  
Tilgængelighed radio/nødradio

## Kapacitet

### Forsinkelser

Forsinkelser - En Route  
Forsinkelser - Tower/approach CPH

## Effektivitet

### Disponeringseffektivitet

Disponeringseffektivitet - En Route  
Disponeringseffektivitet - Tower/Approach CPH  
Administrativ og teknisk produktivitet

## Ministerbetjening

Ministerbetjening

## Udvikling

### Internationalt samarbejde

NUAC

## Standardisering

COOPANS

## Økonomisk ansvarlighed

### Omkostningseffektivitet

Omkostningseffektivitet - En Route  
Omkostningseffektivitet - Tower/Approach CPH

## Attraktiv virksomhed

### Kompetence udvikling

Attraktiv arbejdsplads

## Personale udvikling

Beståelsesprocent på flyvelederruddannelsen

## Kundetilfredshed

### Brugerundersøgelse

Brugerundersøgelse blandt professionelle brugere

## Miljøansvarlighed

### Støjgener

Støjgener

### Signaturforklaring

Effektniveau

Produktgruppe

Produkt

## Bilag 2: Resultatløn

Det er aftalt, at udgangspunktet for den maksimale beregnede resultatløn udgør 12,5 procent af direktørens lønrammeløn. Den beregnede resultatløn afhænger af graden af resultatkravsopfyldelse.

Hvis særlige forhold taler herfor, kan den beregnede resultatløn forhøjes.

Nedsættelse af den beregnede resultatløn vil kunne forekomme i særlige tilfælde, hvor direktøren ikke konkret har håndteret væsentlige opgaver og ansvarsområder.

Mål	Resultatkrav	Vægtning
1. Sikkerhed		<b>25 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse, Antal hændelser</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	>2,9 hændelser pr. 100.000 operationer
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	2,5-2,9 hændelser pr. 100.000 operationer
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	10 point	<2,5 hændelser pr. 100.000 operationer
<b>Resultatkravsopfyldelse, Tilgængelighed ODS'er i kontrolcentralen</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	<99,2% tilgængelighed af radardisplays
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	99,2%-99,5% tilgængelighed af radardisplays
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	>99,5% tilgængelighed af radardisplays
<b>Resultatkravsopfyldelse, Tilgængelighed af radardækning</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	<99,2% tilgængelighed af radarstationer
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	99,2%-99,5% tilgængelighed af radarstationer
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	>99,5% tilgængelighed af radarstationer
<b>Resultatkravsopfyldelse, Tilgængelighed af radio/nødradio</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	<99,2% tilgængelighed af kommunikationssystemer
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	99,2%-99,5% tilgængelighed af kommunikationssystemer
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	>99,5% tilgængelighed af kommunikationssystemer

Mål	Resultatkrav	Vægtning
2. Kapacitet		<b>14 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse, Forsinkelse - En Route</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	>0,5 minutter pr. operation
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	4 point	0,3-0,5 minutter pr. operation
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	7 point	<0,3 minutter pr. operation
<b>Resultatkravsopfyldelse, Forsinkelse - Tower/Approach København</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	>0,4 minutter pr. operation
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	4 point	0,2-0,4 minutter pr. operation
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	7 point	<0,2 minutter pr. operation

Mål	Resultatkrav	Vægtning
3. Effektivitet		<b>18 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse, Disponeringseffektivitet - En Route</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	<6.200 operationer pr. flyvelederårsværk
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	6.200-6.300 operationer pr. flyvelederårsværk
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	>6.300 operationer pr. flyvelederårsværk
<b>Resultatkravsopfyldelse, Disponeringseffektivitet - Tower/Approach København</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	<3.900 operationer pr. flyvelederårsværk
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	3.900-3.950 operationer pr. flyvelederårsværk
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	>3.950 operationer pr. flyvelederårsværk
<b>Administrativ og teknisk produktivitet</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	>2,3
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	2,0-2,3
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	<2,0
<b>Ministerbetjening</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Ingen delmål opfyldt
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	1 point	Et delmål opfyldt
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Begge delmål opfyldt

Mål	Resultatkrav	Vægtning
4. Udvikling		<b>15 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse, COOPANS</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Ingen delmål opfyldt
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Et delmål opfyldt
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	Begge delmål opfyldt
<b>Resultatkravsopfyldelse, NUAC</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Ingen delmål opfyldt
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Et delmål opfyldt
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	Begge delmål opfyldt
<b>Resultatkravsopfyldelse, IFRS</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Ingen delmål opfyldt
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	2 point	Et delmål opfyldt
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	Alle delmål opfyldt

Mål	Resultatkrav	Vægtning
5. Økonomisk ansvarlighed		<b>10 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse, Omkostningseffektivitet - En Route</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Raten >-1,4%
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Raten mellem -1,4% og -2,4%
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	Raten ≤-2,4%
<b>Resultatkravsopfyldelse, Omkostningseffektivitet - Tower/Approach København</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Omkostninger pr. afgiftspligtig start >1.500 kr.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Omkostninger pr. afgiftspligtig start 1.475-1.500 kr.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	Omkostninger pr. afgiftspligtig start ≤1.475 kr.

Mål	Resultatkrav	Vægtning
6. Attraktiv virksomhed		<b>8 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse, Attraktiv arbejdsplads</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Ingen delmål opfyldt
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	1 point	Et delmål opfyldt
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Begge delmål opfyldt
<b>Resultatkravsopfyldelse, Beståelsesprocent</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Ingen delmål opfyldt
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Et delmål opfyldt
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	Begge delmål opfyldt

Mål	Resultatkrav	Vægtning
7. Kundetilfredshed		<b>5 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse, Brugertilfredshed - Lufthavne</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	<85% tilfredse eller meget tilfredse kunder
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	85%-90% tilfredse eller meget tilfredse kunder
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	>90% tilfredse eller meget tilfredse kunder

Mål	Resultatkrav	Vægtning
8. Miljøansvarlighed		5 point
<b>Resultatkravsopfyldelse, Støjgener</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	>10 uberettigede overtrædelser af de støjbe- grænsende bestemmelser
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	5-10 uberettigede overtrædelser af de støjbe- grænsende bestemmelser
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	≤5 uberettigede overtrædelser af de støjbe- grænsende bestemmelser



Resultatkontrakt 2009-2012

**NAVIAIR**

/



**Transportministeriet**