

Forretningsplan 2017-2021

Indholdsfortegnelse

Vækst og fokus på digitale muligheder	3
Om Naviair	4
Strategisk platform.....	5
De tre delstrategier.....	6
Kritiske succesfaktorer	9
Aktiviteter	10
Kundegrundlag	15
Internationale partnerskaber	17
Miljø- og klimatiltag	21
Europæiske rammer.....	23
Brancheorganisationer	26
Forkortelser og navne.....	27

Virksomhedsoplysninger

Naviair
Naviair Allé 1
2770 Kastrup

CVR-nr.: 26059763

Naviair er et statsligt infrastrukturselskab med status som selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Naviair er designet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til at levere luftfartstjenester til luftfarten.



Samfinansieret af den Europæiske Union
Connecting Europe-faciliteten

COOPANS og Borealis er samfinansieret af den Europæiske Unions Connecting Europe-faciliteten

I juni 2017 er Naviair vært for "CANSO Global ATM Summit and 21st Annual General Meeting". I den forbindelse optræder Den Lille Havfrue både i logoet samt i en række reklamer for arrangementet.

Bestyrelse

Anne Birgitte Lundholt, Formand
Michael Fleischer, Næstformand
Henrik Christoffersen *
Flemming Kim Hansen *
Helge Mortensen
Helle Munksø *
Birthe Høegh Rask
Uwe Teichert
Kurt Thyregod-Nielsen

* medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Direktion

Morten Dambæk, Administrerende direktør
Søren Stahlfest Møller, Direktør, Økonomi & IT

Vækst og fokus på digitale muligheder

I 2016 kom der endelig igen vækst i flytrafikken efter mange års stagnation. Den positive vending har for Naviairs vedkommende blandt andet medført, at vi har håndteret cirka 2 procent flere en route-operationer og over 5 procent flere operationer i Københavns Lufthavn i 2016 i forhold til 2015. Det er godt for luftfarten. Samtidig er det positivt at konstatere, at Naviair har håndteret væksten sikkert og effektivt, uden at omkostningerne er øget.

I bestræbelserne på altid at udvikle, effektivisere og optimere vores service har vi blandt andet indledt arbejdet med at undersøge mulighederne for at udnytte ny og digital teknologi til modernisering af tårn- og indflyvningskontrollen i de regionale danske lufthavne. Det er vores ambition på sigt at samle tårn- og indflyvningskontrollen i de regionale lufthavne, så den styres fra én kontrolcentral frem for – som i dag – fra kontroltårnene i de enkelte lufthavne. Sådant en udvikling vil styrke trafikstyringseffektiviteten på lang sigt. I udgangspunktet forudsætter det en betydelig investering fra Naviairs side.

Det er vores ambition at udnytte nye teknologiske løsninger til at udvikle og forny overvågningen af det danske luftrum, og vi forbereder aktuelt en ny strategi for vores surveillance-aktiviteter.

I Grønland arbejder vi ligeledes kontinuerligt og målrettet på at optimere lufttrafikstyringen og udnyttelsen af luftrummet.

Internationalt fortsætter vi vores succesfulde samarbejde om udvikling og standardisering af tekniske systemer med fire andre europæiske lufttrafikstyringsselskaber i COOPANS. Samarbejdet blev i foråret 2016 udmærket med EU's fineste anerkendelse, da Naviair sammen med vores partnere blev tildelt den første "Single European Sky Award" af EU-Kommissionen.

Som aktiv partner i Aireon LLC er Naviair med til at etablere verdens første globalt dækkende flyovervågningssystem. Systemet er baseret på signaler fra 66 satellitter. De første ti er netop opsendt med en SpaceX Falcon 9-raket fra Californien i januar måned. Efter planen opsendes resten af satellitterne herefter med yderligere seks raketter i løbet af de kommende 18 måneder, så systemet kan tages i drift ved udgangen af 2018.

Frem til 2019 er vi underlagt kravene i EU's såkaldte RP2-plan. Hidtil har vi opfyldt alle EU's krav med anerkendelse fra EU. I 2020 afløses RP2-planen af en RP3-plan. Det er Naviairs holdning, at RP2-kravene er meget generelle for alle lufttrafikstyringsselskaber i Europa uanset deres individuelle forskelle og de forskellige udviklingstrin, som virksomhederne befinder sig på. Det medfører blandt andet meget uensartede økonomiske resultater og muligheder for de forskellige virksomheder. For mange virksomheder er det ikke optimalt. Det gælder blandt andre for Naviair. I forberedelserne til RP3 vil vi både anerkende og arbejde for, at der fortsat stilles høje krav til

lufttrafikstyringsselskaberne, men vi vil også arbejde for, at de enkelte virksomheder får mulighed for at præge den måde målene skal nås på, således at der i RP3 bliver større hensyntagen til de enkelte virksomheders specifikke effektivitetsniveau, situation og øvrige vilkår.

I denne forretningsplan beskriver vi Naviairs strategi og mål. Vi beskriver også de tiltag, som vi prioriterer i de kommende år og endelig indeholder forretningsplanen en gennemgang af rammerne for vores aktiviteter og et overblik over vores kunder. Vi tilpasser os naturligvis løbende de gældende regler og konjunkturer. Denne plan udstikker Naviairs kurs for perioden 2017-2021.

Rigtig god læselyst!



Morten Dambæk
Administrerende direktør



Anne Birgitte Lundholt
Bestyrelsesformand

Om Naviair

Naviair leverer sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten. Helt konkret betyder det, at det er Naviair, der sørger for at lede fly sikkert og uden forsinkelser gennem det danske og dele af det nordatlantiske luftrum. Dermed har Naviair en stor rolle i luftfartens værdikæde.

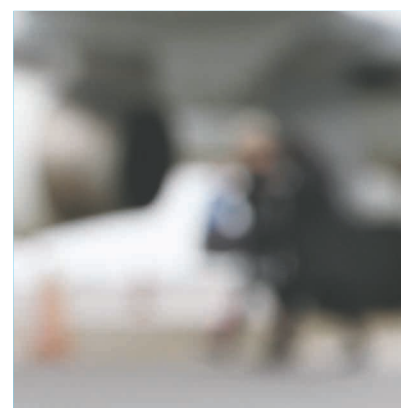
Al trafik i dansk luftrum overvåges fra Naviairs kontrolcentral i Kastrup 24 timer i døgnet, 365 dage om året. I 2016 blev der håndteret 646.902 en route-flyvninger i dansk luftrum.

Naviair leverer tårn-, ind- og udflyvningskontrol i København, Roskilde, Billund, Aarhus, Aalborg og på Bornholm. Herudover leverer Naviair flyvepladsflyveinformationstjeneste fra tårnet på Vágar.

Gennem vores internationale partnerskaber udvikler vi vores virksomhed og sikrer en stærk position hos vores kunder i luftfarten og samarbejdspartnere og arbejder målrettet for at gøre det nemmere, bedre og billigere for vores kunder at bruge luftrum-

met – og samtidig reducere negativ påvirkning af miljøet – blandt andet ved at nedbringe CO₂-udledningen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udpeget Naviair til – med eneret – at levere områdekontrol i dansk luftrum samt tårn- og indflyvningskontrolltjeneste mv. til Københavns Lufthavne, Kastrup og Roskilde. Den såkaldte designering gælder frem til oktober 2030.



Mission

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

Vision

Vi vil altid være blandt de bedste leverandører af luftfartstjenester.

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

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

Strategisk platform

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.

For at nå vores mål har vi fastlagt en række kritiske succesfaktorer, som skal sikre, at vi bevarer fokus og retning mod de strategiske mål.

Mission og vision

3 delstrategier

Værdiskabelse ... Udvikling ... Medarbejdere

7 kritiske succesfaktorer

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

De tre delstrategier

Værdiskabelse for samfundet og kunderne

Naviair vil altid fokusere på at understøtte kundernes behov. Vi vil derfor konstant styrke og udvikle vores relationer til luftfartsselskaber og lufthavne. 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 driver kontrolcentralerne i København, Malmø og Stockholm. Gennem en samlet koordinering af flytrafikken sikrer vi samtidig grundlaget for miljø- og klimaforbedringer.

- Vi vil fastholde det høje sikkerhedsniveau og samtidig løbende udvikle kapacitetsniveauet og øge effektiviteten.
- Vi arbejder for lavere priser for trafikstyring målt i løbende priser.
- Vi fokuserer på økonomisk ansvarlighed, effektivitet og omkostningsbevidsthed.
- Vi udnytter ny teknologi og digitalisering til udvikling, styrkelse og effektivisering af vores virksomhed.
- Vi er miljøbevidste og har vores opmærksomhed rettet mod klimaforbedringer i luftfarten.
- Vi understøtter kundernes vækst gennem tæt samarbejde.

Udvikling af virksomheden

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

Naviair leverer luftfartstjenester og teknisk vedligehold. Ydelserne skal løbende udvikles og gøres attraktive for både eksisterende og nye kunder. Vi deltager aktivt i det europæiske samarbejde inden for luftfartstjenester og baserer os på tætte og stærke relationer til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Forsvaret for derigennem at sikre fundamentet for vores vækst og udvikling.

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

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

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

Dygtige, engagerede og motiverede medarbejdere

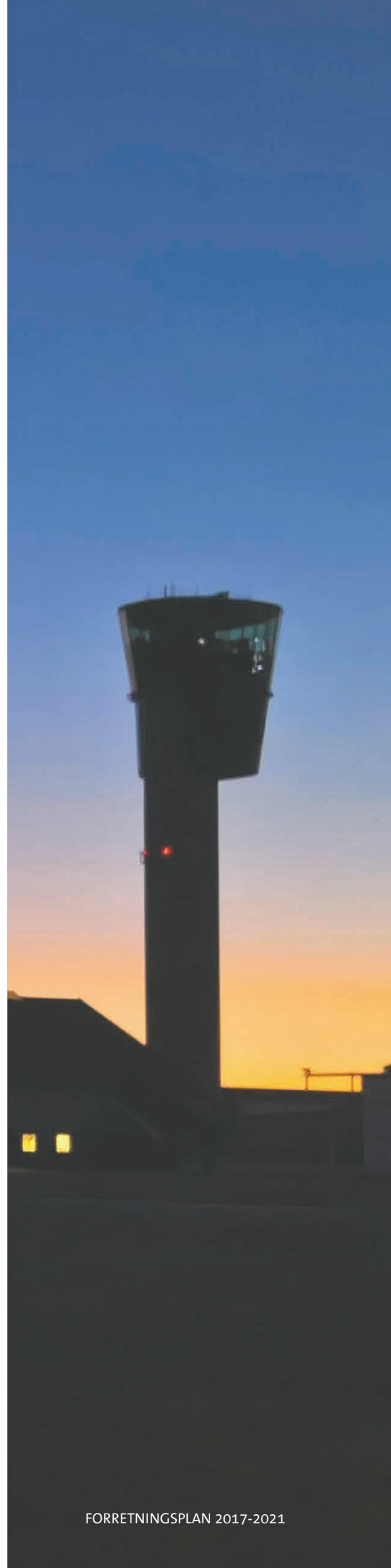
Naviair er en virksomhed med gode faglige og personlige udviklingsmuligheder, som både kan fastholde og tiltrække kompetente og engagerede medarbejdere.

Naviair skal kontinuerligt udvikle ledelse, organisation og medarbejdere.

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

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





Kritiske succesfaktorer

Sikkerhed

I Naviair fastholder vi altid et højt flyvesikkerhedsniveau.

Miljøansvarlighed

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

Udvikling

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

Kapacitet

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

Økonomisk ansvarlighed

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

Attraktiv virksomhed

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

Effektivitet

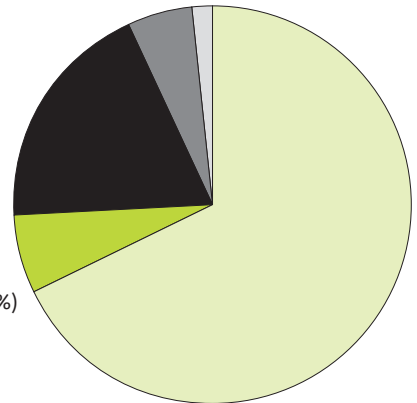
I Naviair udviser vi rettidig adfærd, overholder deadlines og anvender ressourcerne optimalt.

Aktiviteter

Naviair har aktiviteter i både det danske luftrum og i det nordatlantiske luftrum samt øvrige aktivitetsområder i form af blandt andet teknisk drift og vedligehold. Aktiviteterne ligger inden for fire områder: En route – Danmark, En route – Grønland, Lokal lufttrafiktjeneste og Øvrige aktivitetsområder.

Naviairs omsætning fordelt på aktivitetsområder

- En route – Danmark (67,8 %)
- En route – Grønland (6,7 %)
- Lokal lufttrafiktjeneste, København (18,8 %)
- Lokal lufttrafiktjeneste, Øvrige (5,2 %)
- Øvrige aktivitetsområder (1,5 %)



En route – Danmark

Områdekontrolltjeneste i dansk luftrum fra:

- > Kontrolcentralen i København *

Indflyvningskontrolltjeneste til Københavns Lufthavn fra:

- > Kontrolcentralen i København *

Briefingtjeneste fra:

- > Kontrolcentralen i København *

Flyveinformationstjeneste fra:

- > Kontrolcentralen i København *

AIS-tjeneste:

- > Aeronautiske publikationer, AIP i Danmark

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

- > ATM-udstyr
- > Navigationsanlæg
- > Kommunikationsanlæg
- > ATS-overvågningssystemer

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

En route – Grønland

Flyveinformationstjeneste fra:

- > Flyveinformationscentralen i Nuuk

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

- > Navigations- og kommunikationsanlæg i Grønland og på Færøerne
- > ATS-overvågningssystemer i Grønland og på Færøerne
- > Radaranlæg på Færøerne

Briefingtjeneste fra:

- > Flyveinformationscentralen i Nuuk

AIS-tjeneste:

- > Aeronautiske publikationer, AIP i Grønland og på Færøerne



Lokal lufttrafiktjeneste

Tårnkontrolltjeneste fra:

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

Indflyvningskontrolltjeneste fra:

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

Flyvepladsflyveinformationstjeneste fra:

- > Tårnet på Vágar

Øvrige aktivitetsområder

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

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

Salg af teknisk-operativ knowhow

Aktiviteter i dansk luftrum

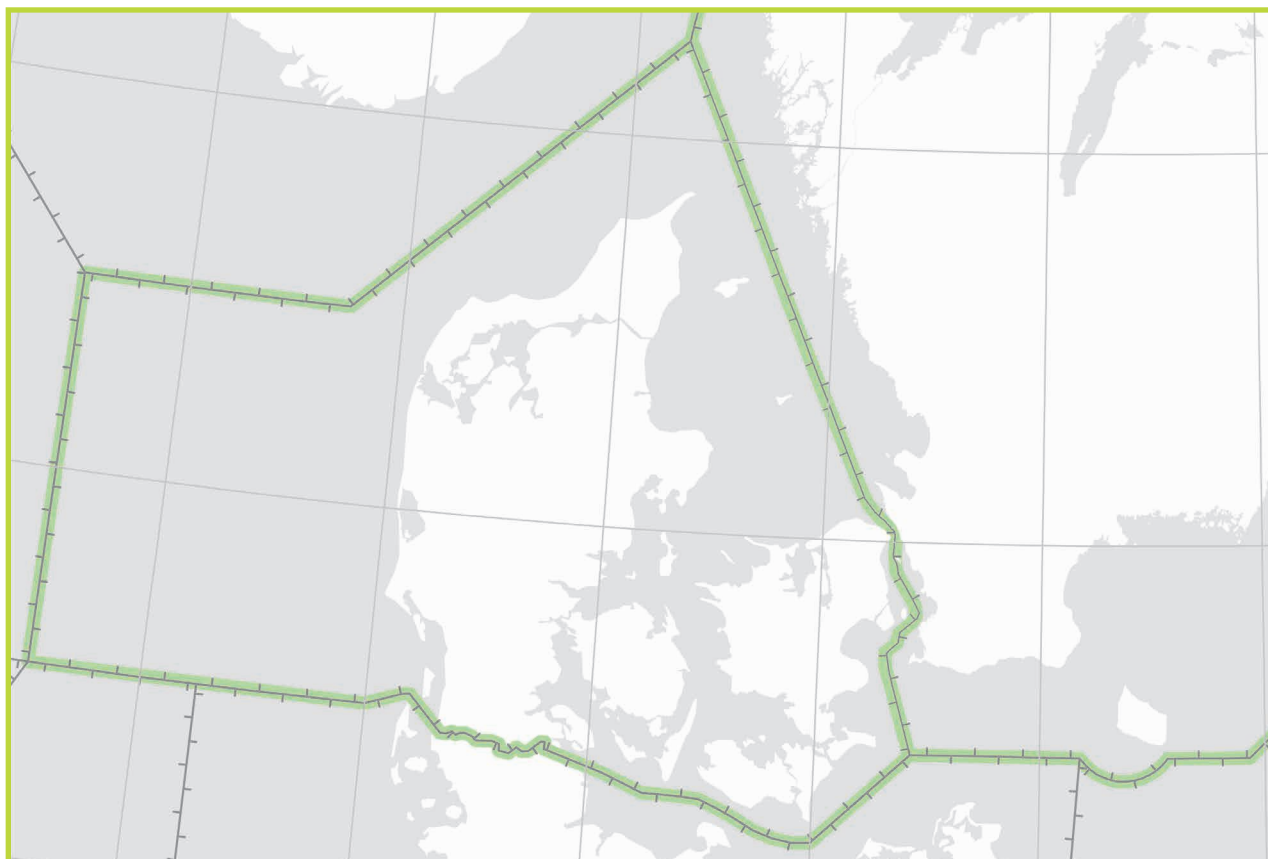
En route – Danmark

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

i København samt teknisk drift og vedligehold af radaranlæg og kommunikationsanlæg i Danmark.

Det danske luftrum er 158.000 kvadratkilometer stort og kaldes i daglig tale København FIR (Flight Information Region). København FIR omfatter en del af Nordsøen samt den del af Danmark, der ligger vest for

Østersøen – fra den tyske grænse til et godt stykke op imod Norge. Bornholm ligger i Malmø FIR, og dermed i svensk luftrum, så en route-trafikken over Bornholm styres af LFV fra kontrolcentralen i Malmø. Indflyvningen til Bornholm styres af Naviair fra kontroltårnet i Rønne.

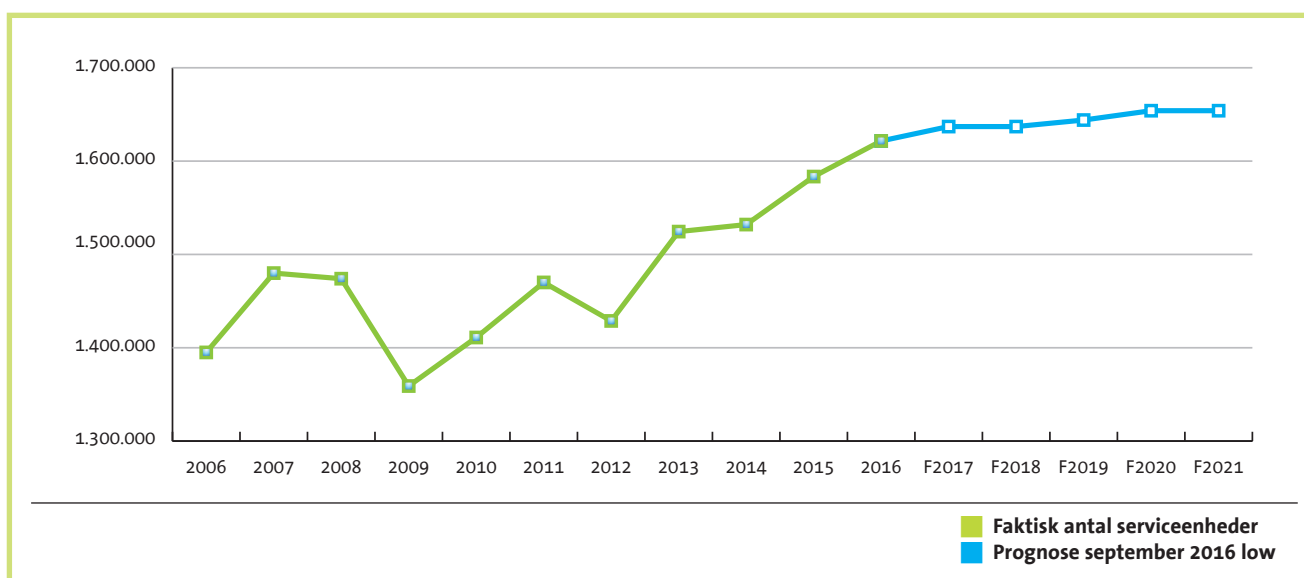


København FIR

Langt den største del af Naviairs omsætning kommer via afgifter fra en route-trafik i dansk luftrum. Vores forventninger til en route-trafikken er baseret på Eurocontrols prognoser,

der i den seneste prognose fra september 2016 forventer trafik på niveau med 2016 i perioden 2017-2021. Forventningerne til væksten i en route-serviceenheder er en smule

mere positiv end forventningen til trafikken. For 2017 forventes en lille vækst i serviceenhederne i forhold til 2016.



Udvikling i serviceenheder på En route

Naviair arbejder kontinuerligt på at optimere luftrummet i den dansk-svenske funktionelle luftrumsblok (FAB). Gennem samarbejdet i NUAC reduceres omkostningerne til trafikstyring i det dansk-svenske luftrum og medvirker dermed direkte til en langsigtet reduktion af priserne. Indirekte medvirker samarbejdet til reduktion af luftfartsselskabernes omkostninger gennem de besparelser, som luftfartsselskaberne opnår i form af kortere flyvetid, mindre brændstofforbrug og dermed en betydelig reduktion af luftfartsselskabernes udledning af CO₂.

Allerede i 2011 indførte Naviair sammen med LfV muligheden for fri planlægning af flyvevej i det fælles

dansk-svenske luftrum. Ordningen blev i 2015 udvidet til at omfatte den nordeuropæiske FAB – NEFAB (Norge, Finland, Estland og Letland), og det er målet at udvide samarbejdet og dermed muligheden for fri planlægning af flyvevej yderligere til også at omfatte Irland, UK og Island.

Når det er muligt for luftfartsselskaberne frit at planlægge deres flyvevej fra A til B, bliver resultatet en kortere distance og mindre flyvetid, som fører til betydelige brændstoffbesparelser og dermed gavner selskabernes økonomi. Den frie planlægning af flyvevej betyder ligeledes en reduktion af udledningen af klimagasser og har dermed også gavnlige virkninger på miljøet.

Fra København udføres også AIS-tjeneste (Aeronautical Information Services), som omfatter aeronautiske publikationer for Danmark, Grønland og Færøerne. Vi publicerer AIP'er (Aeronautical Information Publications) for alle tre områder samt VFG (Visual Flight Guide) for Danmark. Det er publikationer med informationer, som er med til at øge sikkerheden for piloter, der flyver efter de visuelle flyveregler. Desuden udgiver vi AIC'er (Aeronautical Information Circulars), Supplerer og Notam. Naviair arbejder på, at vores cirka 800 abonnenter skal overgå til en ren digital løsning på AIS-området.

Lokal lufttrafiktjeneste

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

Den største lufthavnskunde er Københavns Lufthavne A/S. I Eurocontrols prognose fra september 2016 forudses stort set samme antal serviceenheder på lufthavnen i 2017 som i 2016.

Hos vores næststørste lufthavnskunde, Billund Lufthavn A/S, samt hos de øvrige lufthavne forventer vi et uændret eller svagt stigende niveau i antallet af serviceenheder.

De danske lufthavne har stor betydning for udviklingen af dansk luftfart. Derfor ønsker vi i Naviair at fremme tiltag, der kan understøtte luftfarten i Danmark ved at sikre et højt niveau inden for sikkerhed, kapacitet og effektivitet i de tårne, hvor vi har aktiviteter. I denne indsats indgår løbende undersøgelser af mulighederne for at udvikle og effektivisere lufttrafiktjeneste blandt andet gennem digitalisering ved anvendelse af ny teknologi. Det er vores ambition på sigt at samle tårn- og indflyvningskontrollen i de regionale lufthavne, så den styres fra én kontrolcentral frem for – som i dag – fra kontroltårnene i de enkelte lufthavne.

Naviair tilstræber endvidere at sikre, at den samfundsmæssige miljøpåvirkning fra luftfart minimeres ved kontinuerligt fokus på optimering af operationsmønstre og procedurer.

Øvrige aktivitetsområder

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

Herudover har vi stor fokus på droneområdet, som er i en eksplosiv udvikling og på sigt kan revolutionere den traditionelle luftfart samt skabe nye forretningsmuligheder. I tæt samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er Naviair involveret i droneprojekter, der skal være med til at udvikle Danmark og sikre en fleksibel integration af droner i luftrummet – uden at gå på kompromis med sikkerhed og kapacitet.

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

Aktiviteter i det nordatlantiske luftrum

En route – Grønland

En route – Grønland omfatter briefing, flyveinformationstjeneste og flyveredningstjeneste i Søndrestrøm FIR fra flyveinformationscentralen i Nuuk.

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

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

I Nordatlanten arbejder Naviair tæt sammen med Arktisk Kommando, som vi lejer lokaler af i Nuuk i Grønland. Vi bidrager med flyverednings-tjeneste til Joint Rescue Coordination Centre Grønland gennem koordinering af redningsaktiviteterne i vores kontrolcentral i Nuuk. Den nære koordination i eftersøgnings- og redningsopgaver for luftfarten i Grønland sikrer den optimale indsats.

Lokal lufttrafiktjeneste

I Nordatlanten driver Naviair flyve-pladsflyveinformationstjeneste på Færøerne fra tårnet på Vágar lufthavn.

Øvrige aktivitetsområder

Øvrige aktivitetsområder i Grønland omfatter blandt andet drift af teknisk en route-udstyr. Naviair ejer og vedligeholder det tekniske udstyr til lufttrafikstyring og luftfartskommunikation i Grønland. Derudover driver

vi det nationale COM-center i Nuuk, hvorfra vi overvåger den internationale og nationale telekommunikation, som anvendes til distribution af flyveplaner, meteorologiske oplysninger og øvrige informationer til brug for luftfarten i Grønland.

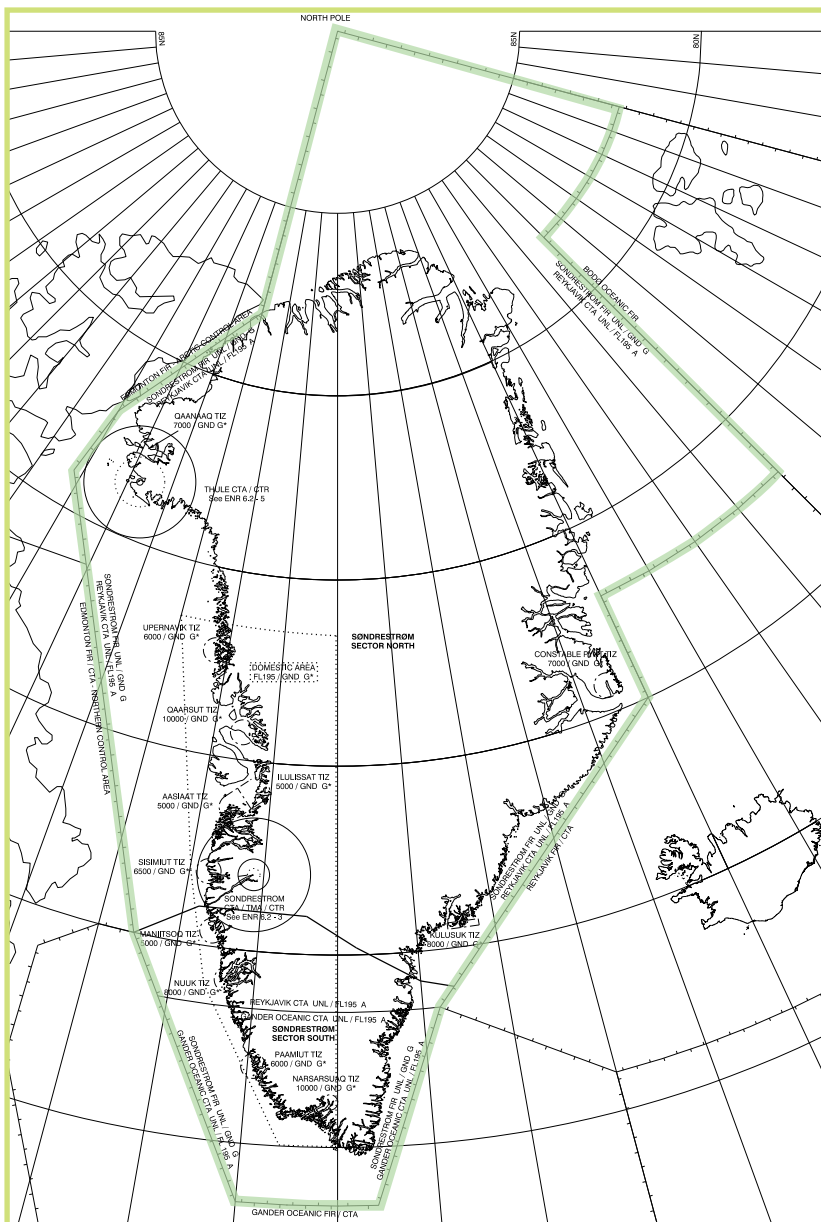
Naviair vil effektivisere trafikstyringen over Nordatlanten gennem udnyttelse af satellitbaseret teknologi til overvågning af lufttrafikken i samarbejde med en gruppe af andre lufttrafikstyringsselskaber. Det sker gennem vores partnerskab i Aireon.

Digital sikkerhed

Naviair har etableret et security management-system, der omfatter personsikkerhed, fysisk sikkerhed, informationssikkerhed og beredskab. Naviairs håndtering af flyvesikkerheden omfatter tillige de trusler, som kunne rettes mod luftfartsindustrien.

Naviair gennemfører regelmæssige trusselsvurderinger, følger udviklingen heri og tilpasser sine beredskabsplaner. Brud på sikkerheden (security) rapporteres og undersøges systematisk og forelægges Naviairs øverste ledelse. Naviair har i 2016 gennemført en ekstern analyse af de retningslinjer og procedurer, som Naviair anvender med fokus på cybersecurity. Gennemgangen har vist, at Naviair har et effektivt security management-system med dækkende procedurer.

Naviair deltager i en række nationale fora med henblik på at indsamle aktuel viden om trusler og trusselsniveauet. Naviair har endvidere iværksat yderligere tiltag til imødegåelse af den stadigt stigende cybertrussel.



Søndrestrøm FIR

Kundegrundlag

Vi vil til enhver tid bestræbe os på at levere den bedste ydelse til vores kunder. Vi fastholder både et højt niveau for sikkerhed og leverer den efterspurgte kapacitet til et prisniveau, som er optimalt i forhold til den høje og ønskede servicestandard. Forsinkelsesfri trafikafvikling er et afgørende bidrag til de kunder, som vi betjener i det danske luftrum og på danske lufthavne.

Luftfartsselskaber

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

I 2016 var der cirka 2 procent mere en route-flytrafik end i 2015.

Naviair har gennem en årrække afviklet en route-trafikken uden forsinkelse. Det er vores mål at fastholde forsinkelsesfri afvikling af trafikken og samtidig holde vores priser på et konkurrencedygtigt niveau i forhold til vores nabolande.

Vores største kunder blandt luftfartsselskaberne er SAS, KLM, Ryanair og Norwegian.

Luftfartsselskaberne er dygtige til at tilpasse antallet af ruter og afgang til markedets aktuelle behov. Trafikken kan derfor vokse eller falde næsten uden varsel. Dette påvirker både kapacitetsudnyttelsen og indtjeningen i Naviair. Naviair er godt rustet til at håndtere disse forhold.

Lufthavne

Vores største lufthavnskunde er Københavns Lufthavne A/S. Vi er meget opmærksomme på lufthavnens vigtige rolle som nordeuropæisk knudepunkt og den samfundsmæssige betydning, det indebærer at have en dansk lufthavn med høj international status. Vi er meget bevidste om den store indflydelse, vi har på det serviceniveau, der leveres til den internationale luftfart. Vi har derfor stærkt fokus på altid at sikre en sikker og effektiv trafikafvikling, så Københavns Lufthavn fremstår attraktiv i forhold til konkurrerende storlufthavne i nabolandene. Blandt andet har vi i en årrække gennemført lufttrafikstyringen, uden at vi har medvirket til – eller forårsaget – nogen former for

nævneværdige forsinkelser. Samtidig betyder vores effektive og direkte trafikafvikling, at Københavns Lufthavn fremstår som et brændstoføkonomisk – og dermed CO₂-besparende – valg for luftfartsselskaberne. Det gavner både selskabernes økonomi og miljøet.

Øresundsområdet er kendetegnet ved, at der er tre lufthavne, som ligger forholdsvis tæt, nemlig Københavns Lufthavn, Roskilde Lufthavn og Sturup Lufthavn i Malmø.

Både krav fra EU om nye operationelle procedurer såvel som det faktum, at Københavns Lufthavn har planer om en betydelig passagervækst i de kommende år, gør, at lufttrafikken i Øresundsområdet bør håndteres samordnet. Det vil sige, at trafikken skal håndteres i fællesskab mellem Danmark og Sverige. Det vil ikke mindst være nødvendigt – hvis der skal kunne ske en effektiv trafikafvikling ind til og ud af Københavns Lufthavn i takt med, at antallet af operationer vokser. Ved at etablere et større grænseoverskridende luftrum i Øresund, vil det kunne sikres, at der etableres mere miljørigtige indflyvningsveje, da disse er mere pladskrævende i forhold til eksisterende standarder. Naviair er sammen med de danske myndigheder



og Forsvaret i dialog med henholdsvis LFV, svenske myndigheder og svensk forsvar om at etablere et sådant område.

De øvrige lufthavne i Danmark spiller en central rolle både for udviklingen af luftfarten i Danmark og for at fastholde en effektiv indenrigsluftfart. Det er vigtigt, at de danske lufthavne stadig formår at tiltrække lufttrafik i konkurrence med andre transportformer og i konkurrence med nærliggende lufthavne i vores nabolande.

Som leverandør til lufthavnene har vi vores opmærksomhed rettet mod både at levere den mest effektive lufttrafiktjeneste og på at holde prisen for vores ydelser på lavest mulige niveau. Denne indsats omfatter blandt andet kontinuerlige vurderinger af muligheden for at udvikle lufttrafiktjeneste gennem digitalisering ved anvendelse af ny teknologi. Blandt andet er det vores ambition at kombinere digitalisering og anden moderne teknologi til at betjene de regionale lufthavne mere effektivt ved at samle tårn- og indflyvningskontrollen i lufthavnene, så den styres samlet fra én kontrolcentral i stedet for – som i dag – fra kontroltårnene i de enkelte lufthavne. Naviair indledte i efteråret 2016 en dialog med de regionale lufthavne om det videre samarbejde om at realisere ambitionen og fremtids sikre lufttrafikstyringen i og omkring de regionale lufthavne.

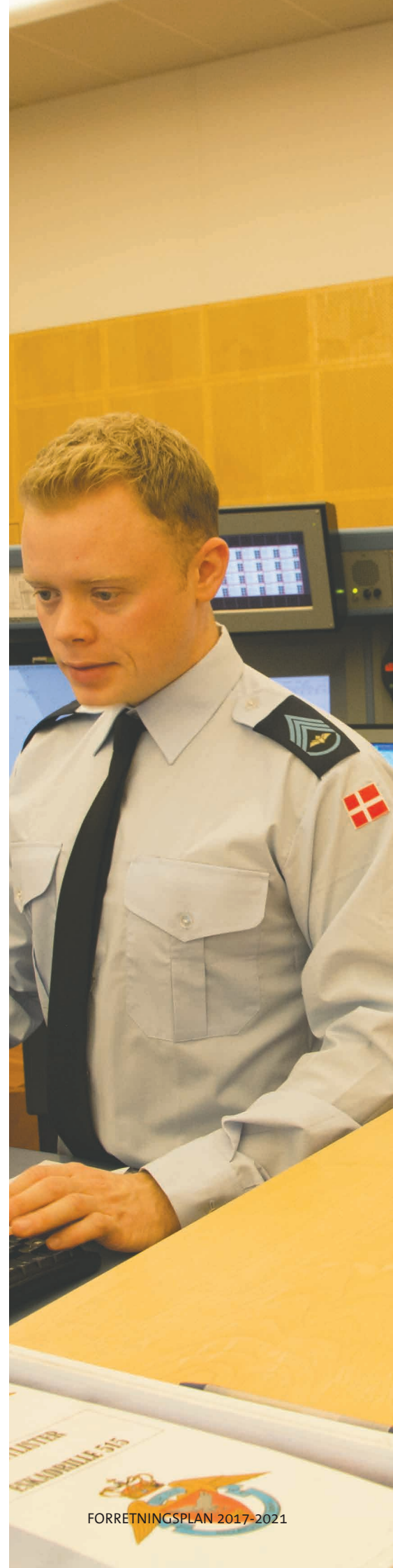
Forsvaret

Den løbende planlægning af militære og civile luftrumsaktiviteter håndteres af Airspace Management Cell (AMC) Danmark, som drives af Naviair i fællesskab med Eskadrille 515 i Karstrup. Den aktuelle civile og militære trafikafvikling er integreret og afvikles af flyvelederne i kontrolcentralen i København under Naviairs ledelse. Flyveledere fra Forsvaret indgår i den integrerede trafikstyring.

De militære træningsbehov understøttes af militære træningsområder, som kan tildeles i forhold til aktuelle behov. Det er flyvelederne i kontrolcentralen i København, som tilpasser træningsområdets udbredelse til den samlede lufttrafik afvikles smidigt og effektivt.

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

Naviair vil i de kommende år støtte Forsvaret i en revurdering af de militære luftrumsbehov på baggrund af den kommende udskiftning af kampfly.

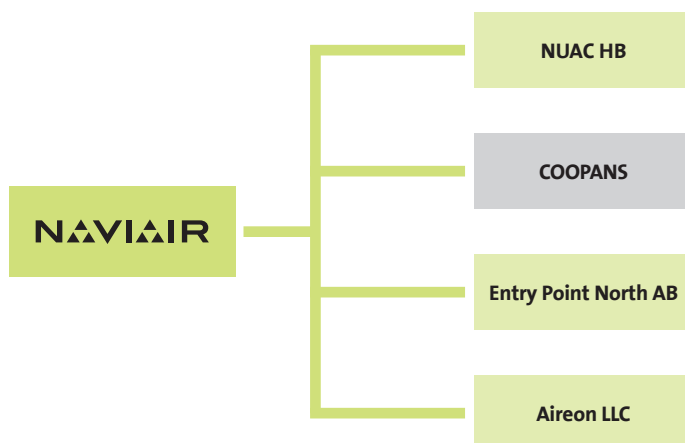


Internationale partnerskaber

For at realisere vores vision og målet om altid at være blandt de bedste i vores branche er Naviairs

forretningsmodel baseret på et stærkt engagement i internationale partnerskaber.

I det nedenstående kan du læse mere om vores partnerskaber på tværs af Europa.



- Delejede virksomheder
- Internationalt samarbejde (Naviair, Irish Aviation Authority, LFV, Austro Control og Croatia Control)

NUAC HB



Ejere: Naviair (Danmark) og LFV (Sverige)

NUAC er fortsat den eneste integrerede driftsvirksomhed i Europa, der har ansvaret for en route-lufttrafikstyringen i én samlet funktionel luftrumsblok (FAB). Gennem medejeraskabet i NUAC arbejder vi sammen med LFV på at udvikle og gennemføre en række effektiviseringer og forbedringer, der medvirker til harmonisering af lufttrafikstyringen i Europa. NUAC driver de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm som underleverandør på vegne af Naviair og LFV, hvilket sikrer effektivisering af lufttrafikstyringen.

De tiltag som NUAC gennemfører, bidrager positivt til opfyldelse af de præstationsmål, som er fastsat for Danmark og Naviair i præstationsplanen for den dansk-svenske FAB. Det udmøntes blandt andet ved optimering af lufttrafikken omkring lufthavnene i København og Malmø, hvor det er ambitionen at omlægge lufttrafikstyringen på tværs af de gamle territorialgrænser, så ind- og udflyvning fra lufthavnene kan gennemføres endnu mere effektivt end i dag.

COOPANS



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

COOPANS Alliance er et internationalt samarbejde mellem Naviair, Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority og LFV. Partnerne samarbejder om fælles udvikling, opgradering og harmonisering af sine lufttrafikstyringssystemer, hvor alle systemerne benytter fælles software og vedligeholdelsesprocesserne er harmoniserede. COOPANS-partnerne harmoniserer endvidere de operative og tekniske arbejdskoncepter og begrænser dermed specifikke og individuelle funktionaliteter i de enkelte selskaber. Det er en klar fordel for alle partnerne, idet systemudviklingsomkostninger reduceres i forhold til de omkostninger, hver enkelt partner ellers ville få, hvis vi skulle udvikle teknikken hver for sig og på egen hånd. Hertil kommer betydelige besparelser på driftsomkostningerne, som vi opnår gennem fælles arbejdskoncepter og udveksling af erfaringer.

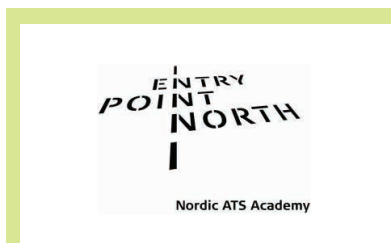
Gennem COOPANS Alliance har Naviair sammen med de øvrige fire partnere placeret sig i forreste linje i arbejdet med at udmønte EU's krav om harmonisering af lufttrafikstyringen. Samarbejdet blev hædret på World ATM Conference i Madrid 2016,

hvor COOPANS vandt EU-Kommissionens "Single European Sky Award", der gives som en anerkendelse af de initiativer og projekter, som COOPANS har iværksat for at højne flyvesikkerheden, forbedre kapaciteten og forøge effektiviteten inden for den europæiske luftfart.

Ud over et teknisk-operativt samarbejde inkluderer COOPANS-samarbejdet en fælles tilgang til og deltagelse i SESAR 2020, SESAR Deployment Manager, EU-støtteprojekter og A6-samarbejdet, hvor COOPANS Alliance indgår på lige fod med de største lufttrafikstyringsselskaber i Europa. Via disse samarbejder er vi i Naviair derfor direkte med til at præge udviklingen i Europa.

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

Entry Point North



Ejere: Naviair (Danmark), Avinor (Norge), Irish Aviation Authority (Irland) og LFV (Sverige)

ATS-akademiet Entry Point Norths primære formål er at gennemføre standardiseret og harmoniseret uddannelse af flyveledere og flyvelederaspiranter. Gennem ejerskabet af Entry Point North har Naviair sammen med de tre øvrige ejere (Avinor, IAA og LFV) skabt et unikt tiltag inden for international lufttrafiktjeneste i kraft af et harmoniseret uddannelseskoncept. Det er lykkedes at etablere en højt specialiseret uddannelse for flyveledere på tværs af nationale grænser med en klar målsætning om at udvikle og tilbyde den bedst tænkelige og mest professionelle flyvelederveduddannelse. Ud over at imødekomme et konkret behov hos de fire ejere for en koordineret uddannelse af flyveledere, imødekommer Entry Point North også ambitionerne for Single European Sky. Samtidig kan Naviair gennem Entry Point North være med til at styrke de skandinaviske landes muligheder for at øve indflydelse på videreudviklingen af lufttrafiktjenesten.

Entry Point North servicerer 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. I dag har skolen indtil videre uddannet elever fra flere end 40 virksomheder fra omkring 20 lande.

Aireon



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

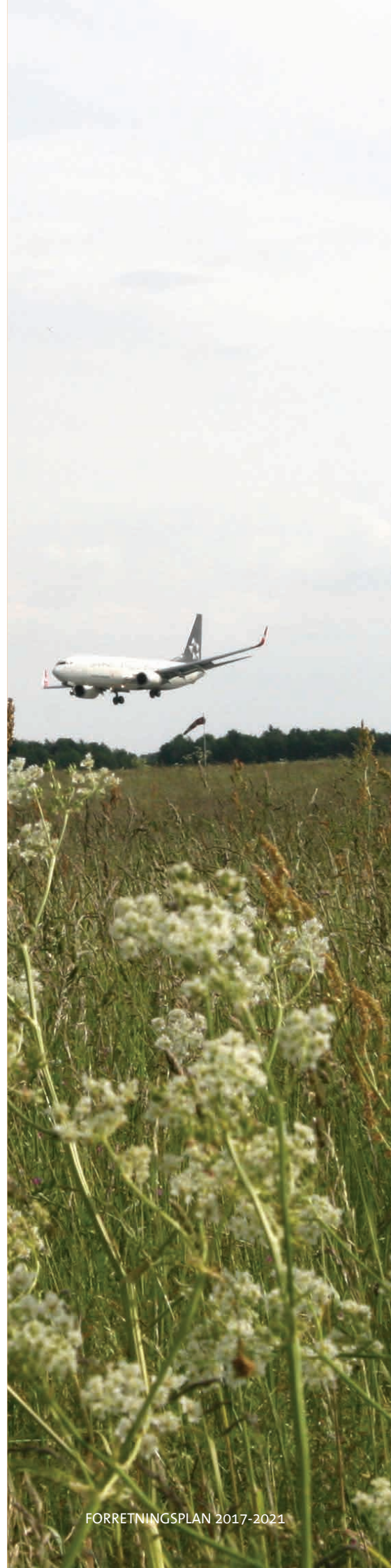
Aireon er et samarbejde mellem en række selskaber, som i løbet af de kommende år vil etablere verdens første satellitbaserede fuldt globalt dækkende overvågningssystem til luftfarten. Aireons forretningsstrategi er baseret på salg af trafikovervågningsdata – først og fremmest til lufttrafikstyringsselskaberne og sekundært til blandt andre luftfartselskaber og flyhandlingselskaber. Naviair vil qua vores ejerskab i Aireon være med til at sikre et stort fremskridt for lufttrafikstyringen.

Når det nye system efter forventningen er i drift i 2018, vil det være muligt overalt på kloden at hente data om alle fly, som er udstyret med ADS-B-udstyr. Ud over de sikkerhedsmæssige fordele giver systemet mulighed for at udnytte luftrummet langt mere effektivt, end vi kan i dag. Dermed kan luftfartsselskaberne spare brændstof og flyvetid, og miljøet bliver sparet for betydelige mængder klimagasser.

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

Aireon LLC har hovedkvarter i Virginia, USA. Foruden Naviair med en ejerandel på 6 % i 2017/2018 er de øvrige partnere det amerikanske telekommunikationsselskab, Iridium Communications Inc. (24,5 %) samt lufttrafikstyringsselskaberne Nav Canada (51 %), ENAV (12,5 %) og Irish Aviation Authority (6 %).





Miljø- og klimatiltag

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

Uanset at luftfarten altså kun står for en mindre del af den globale miljø- og klimapåvirkning, er det naturligvis altid en udfordring at sikre den størst mulige reduktion af forureningen. Fly og flymotorer udvikles konstant, så de generation for generation forurener stadig mindre. I Naviair arbejder vi målrettet på at reducere miljø- og klimapåvirkninger. Gennem optimal udnyttelse af luftrummet, effektiv trafikstyring og samarbejde om udviklingen af nye tekniske løsninger, søger vi konstant efter muligheder for at medvirke til at mindske luftfartens negative påvirkning på miljø og klima.

Luftfartens udledning af CO₂ og øvrige klimagasser

Vi bestræber os på at optimere vores infrastruktursystemer og effektivisere lufttrafikstyringen, så vi i videst muligt omfang gennem vores aktiviteter kan medvirke til at reducere luftfartens miljø- og klimapåvirkning. I det omfang det er muligt – og hvor det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt – giver vi flyene direkte ruter mellem deres destinationer og sørger for, at de får den flyvehøjde og den hastighed, som luftfartsselskaberne ønsker, for at de individuelle flytyper bruger mindst muligt brændstof og dermed reducerer deres udledning af CO₂ mest muligt. Vi sørger også for, at flyene starter, lander og opererer på jorden i lufthavnene, så brændstofforbruget kan holdes så lavt som muligt.

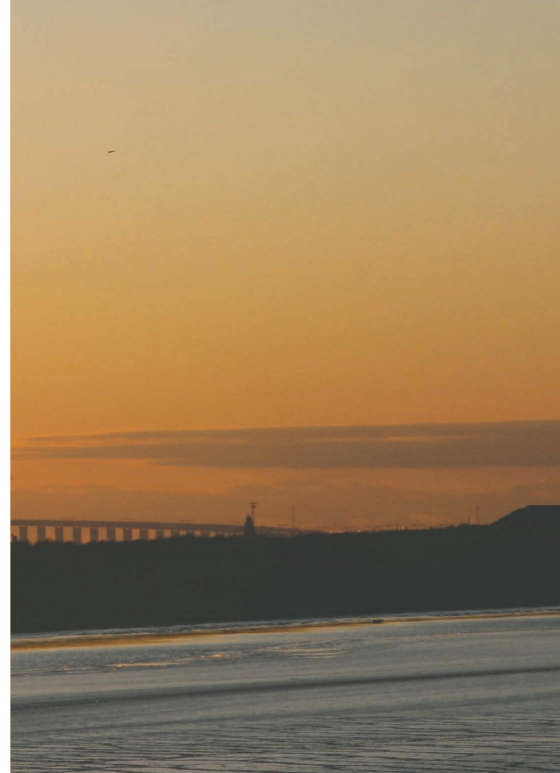
Flyvesikkerheden har naturligvis altid førsteprioritet, når der afvikles flytrafik. Samtidig med at vi altid opretholder det højeste niveau af sikkerhed, bestræber vi os konstant på at optimere afviklingen af flytrafikken til fordel for både luftfarten og miljøet – og vi har altid opmærksomheden rettet mod at udnytte enhver mulighed for at gennemføre nye klima- og miljøforbedrende tiltag.

Optimeringen sker gennem prioritering af en serviceorienteret kultur, hvor vi arbejder målrettet med at udvikle de mest effektive trafikkoncepter og sikre den mest fleksible brug af luftrummet. I dette arbejde følger vi naturligvis anbefalingerne fra de europæiske luftfartsorganisationer.

På alle de mest brændstofforbrugende indsatsområder har vi allerede i årtier arbejdet med klimavenlig trafikafvikling, og vi har på mange områder udviklet effektive koncepter. Vi har været blandt de første i Europa med indførelse af fri planlægning af flyvevej, Continuous Climb Operations, Continuous Descent Operations og Required Navigation Performance. Blandt mange andre koncepter arbejder vi fortsat med at undersøge muligheden for Extended Arrival Management.

Støj

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



Miljø- og klimatiltag i vores bygninger og teknik

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

Vi har et stort energiforbrug til køling, og vi er aktuelt ved at opføre nye kølecentraler i Naviairhuset i København med tilpasning af køleinstallationerne til grundvandskøling og installation af nye kølemaskiner. Vi forventer at sætte det nye anlæg i drift i 2017. Anlægget forventes at give en årlig besparelse på op til 1,5 mio. kr. i energiudgifter til køling, og samtidig vil vi reducere vores CO₂-belastning med cirka 275 ton pr. år.

Herudover gennemfører vi løbende mindre tiltag, som medvirker til at nedbringe vores energiforbrug som har været faldende gennem en årrække.

Klimastrategi

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

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

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder.
- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til lufthavne, hvor Naviair leverer tårntjeneste.
- Minimal ventetid på jorden med motorerne i drift gennem effektiv trafikafvikling i lufthavnene.

- Continuous Climb Operations, hvor det overhovedet er muligt – med direkte ruteføring og stigning til marchhøjde.
- Deltagelse i samarbejde om udvikling af satellitbaseret global overvågning af lufttrafikken med de muligheder et sådant system vil give for at optimere luftrumsudnyttelsen og nedsætte brændstofforbruget.

Europæiske rammer

EU's rammer for lufttrafikstyring har stor indflydelse på den måde, Naviair skal drive sine aktiviteter på. Medlemslandene i EU har nemlig 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, hvor hensigten er at opnå ensartet lufttrafikstyring for såvel civile som militære luftrumsbrugere med henblik på at skabe en sikker, effektiv og økonomisk lufttrafikafvikling over hele Europa og samtidig reducere negativ påvirkning af miljøet.

Single European Sky – SES

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

Mange af de statsafgrænsede geografiske områder er pr. december 2012 lagt sammen i funktionelle luftrumsblokke, hvor Danmark, som nævnt tidligere, indgår i en luftrumsblok med Sverige – den såkaldte dansk-svenske FAB. European Aviation Safety Agency (EASA) har beføjelser og ansvar vedrørende sikkerheden på lufttrafikstyringsområdet, og Eurocontrol varetager den paneuropæiske koordination af lufttrafikstyring gennem enheden Network Manager. En funktion som EU-Kommissionen har pålagt Eurocontrol at varetage til udgangen af 2017. Der er også gennemført miljøregler og bestemmelser til reduktion af forurening.

Præstationsordning

Siden 2012 har Naviair fulgt den europæiske præstationsordning. Præstationsordningen udspringer af Single European Sky-lovgivningen, hvor EU både vil sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa samt sikre en tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende mængde lufttrafik. Samtidig er det målet at nedbringe CO₂-udledningen og udgifterne til luftfartstjenester.

Naviair er omfattet af en præstationsplan for den dansk-svenske FAB med præstationsmål fastsat inden for følgende fire områder: Sikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostningseffektivitet. Præstationsordningen omfatter en route-området, terminaler (TMA) og lufthavne. Præstationsforbedringerne skal hentes gennem både fastsættelse af fællesskabsdækkende, FAB-dækkende og nationalt dækkende præstationsmål. 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).

Præstationsordningen er juridisk bindende for EU-medlemsstaterne. Derfor bliver vi i Naviair målt på vores resultater, og hvis resultaterne ikke opfylder præstationskravene, kan der blive tale om korrigerende foranstaltninger i form af ratenedsættelser.

Single European Sky ATM Research – SESAR

SESAR er en udløber af SES og er EU's forskningsprogram til udvikling af den nye generation af ét europæisk lufttrafikstyringsystem. Det vil sige, at SESAR er den teknologiske tilgang til at afprøve og finde løsninger, som kan indfri målene i SES.

Programmet kombinerer teknologi med operationelle, økonomiske og lovgivningsmæssige aspekter.

Ud af SESAR-programmet er blandt andet kommet fælles retningslinjer vedrørende interoperabilitet. Det betyder, at de systemer som hvert enkelt lufttrafikstyringselskab investerer i, skal kunne kommunikere med de systemer som andre lufttrafikstyringselskaber har. Derved kan data og informationer frit benyttes af alle i Europa på rette tid og sted.

Et andet SESAR-resultat er blandt andet koncept og regler vedrørende fri planlægning af flyvevej, som allerede er gennemført i dansk-svensk luftrum, men som skal være gennemført i hele det europæiske luftrum inden 2022.

SESAR kørte oprindeligt i perioden 2009-2014, hvilket blev forlænget til 2016. I 2014 besluttede EU at forlænge arbejdet i SESAR i et nyt program kaldet SESAR 2020, der skal være i drift i perioden 2015-2020.

SESAR 2020 bygger på erfaringerne fra SESAR og fokuserer indsatsen på færre områder og mere operative behov.

I 2007 etablerede EU et fællesforetagende sammensat som et offentligt privat partnerskab, det såkaldte SESAR Joint Undertaking. Formålet med SESAR Joint Undertaking er at styre og udvikle SESAR. Medlemmerne er EU-Kommissionen, Eurocontrol og luftfartssektoren (herunder et antal lufttrafikstyringsselskaber), som hver har en tredjedel af pladserne, og hver bærer en tredjedel af udgifterne. I 2013 forlængede EU's ministerråd SESAR Joint Undertaking til at dække perioden frem til 2024. Naviair har siden 2015 deltaget i SESAR Joint Undertaking sammen med vores partnere i COOPANS Alliance.

SESAR Deployment Manager

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

I 2015 udarbejdede SESAR Deployment Manager et Deployment Programme, underopdelt i de seks regelsæt, der skal være gennemført for, at Pilot Common Projects-lovgivningen kan siges at være fuldført. Deployment Programmet opdateres årligt og godkendes af EU-Kommissionen. SESAR Deployment Manager koordinerer og håndterer ligeledes EU-støtteansøgninger under Pilot Common Projects, inden de fremsendes samlet til EU's støttebevillingskontor, INEA (Innovation and Networks Executive Agency), som efterfølgende beslutter, hvilke ansøgninger der skal bevilliges støtte.

A6

Naviair deltager i A6 Alliance via COOPANS Alliance. A6 er en alliance af de største europæiske lufttrafikstyringsselskaber fra Frankrig, Tyskland, UK, Spanien, Italien og Polen samt konsortierne B4 (Tjekkiet, Slovakiet, Litauen og Polen) og COOPANS. Formålet er at hjælpe til med moderniseringen af det europæiske ATM-netværk inden for SESAR 2020-programmet til fordel for kunderne.

Det er A6's rolle at skabe synergi mellem de lufttrafikstyringsselskaber, der er medlemmer af SESAR Joint Undertaking, at maksimere kunde- og netværksfordele samt vise lederskab på det europæiske plan inden for tekniske og strategiske områder.

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

Samarbejder med andre lufttrafikstyringsselskaber



borealis
ALLIANCE

Medlemmer: Naviair (Danmark), Avinor (Norge), EANS (Estland), Finavia (Finland), Irish Aviation Authority (Irland), ISAVIA (Island), LFV (Sverige), LSG (Letland) og NATS (UK)

I arbejdet med at gennemføre EU's regler og udvikle så sikker, effektiv og billig lufttrafikstyring som muligt indgår Naviair i en række samarbejder med andre nordeuropæiske lufttrafikstyringsselskaber.

Ud over samarbejdet i NUAC og COOPANS sker det blandt andet gennem Borealis, der omfatter lufttrafikstyringsselskaberne i Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland, UK, Irland og Island.

Målet for samarbejdet i Borealis er på sigt at indføre frit valg af flyvevej i hele det luftrum, som Borealis-partnerne dækker. Den frie planlægning af flyvevej blev allerede indført af Naviair og LFV i det dansk-svenske luftrum i 2011. I samarbejde med NEFAB (Norge, Finland, Estland og Letland) blev området med fri planlægning af flyvevej udvidet til også at omfatte disse landes luftrum over FL 285 (flyvehøjde 28.500 fod) i 2015. Og siden juni 2016 har der været fri planlægning af flyvevej i hele det kontrollerede luftrum. Samarbejdet indebærer, at det norske luftrum efter planen indlemmes i 2017 og fra udgangen af 2020 er det målet, at

det sammenhængende luftrum, hvori der kan planlægges fri flyvevej, også kommer til at omfatte Irland, Island og hvis det er muligt UK. Jo større områder, der er omfattet af fri planlægning af flyvevej, desto større bliver fordelene for luftfarten og miljøet.

Borealis Alliance fokuserer på et antal kerneområder – på både nationalt og internationalt niveau – der skal sikre koordination, afstemning og integration samt en fælles vision og retningslinjer for blandt andet kommunikation, navigation, overvågning og Aeronautical Information Management (AIM).

Brancheorganisationer

CANSO

Naviair er medlem af CANSO, den civile lufttrafikstyringsorganisation. CANSO repræsenterer sine medlemmers synspunkter over for luftfartens øvrige interessenter. CANSO har 89 medlemmer og 79 associerede medlemmer fordelt over hele verden. 32 af de europæiske lufttrafikstyringsselskaber er medlemmer af CANSO.

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

Dansk Industri

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

Naviair vil under sommerens Folkemøde i Allinge på Bornholm være at finde i "Infrastrukturens telt" sammen med blandt andre CPH, SAS og DI Transport.



Forkortelser og navne

A4: Alliance af luftfartsselskaber

A6: A6 er en alliance af de største europæiske lufttrafikstyringsselskaber fra Frankrig, Tyskland, UK, Spanien, Italien og Polen samt konsortierne B4 (Tjekkiet, Slovakiet, Litauen og Polen) og COOPANS.

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

AIC: Aeronautical Information Circular

AIP: Aeronautical Information Publication

AIS: Aeronautical Information Services

ANSP: Air Navigation Service Provider (lufttrafikstyringsselskab)

ATM: Air Traffic Management (lufttrafikstyring)

ATS: Air Traffic Services (lufttrafiktjenester)

Austro Control: ANSP Østrig

Avinor: ANSP Norge

CNS: Communications, Navigation and Surveillance

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

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

Croatia Control: ANSP Kroatien

DSNA: ANSP Frankrig

EASA: European Aviation Safety Agency (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur)

ENAV: ANSP Italien

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

FAB: Functional Airspace Block (funktionel luftrumsblok)

FIR: Flight Information Region

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

ISAVIA: ANSP Island

Irish Aviation Authority: ANSP Irland

LFV: ANSP Sverige

Nav Canada: ANSP Canada

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

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).

RP2: Referenceperiode 2 (2015-2019) i den europæiske præstationsordning

RP3: Referenceperiode 3 (2020-2024) i den europæiske præstationsordning

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

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

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

NAVIAIR

Air Navigation Services

Naviair

Naviair Allé 1

DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

F +45 3247 8800

www.naviair.dk

Forretningsplan 2017-2021, udgivet februar 2017

Forsidebillede: Den 19. december 2016 blev lyset tændt i det nye skilt på Naviairs hovedbygning.

Foto: Jan Eliassen, Per Woodrow Nielsen & SpaceX

Hent forretningsplanen på www.naviair.dk/fp

Forretningsplan 2017-2021

 @naviair