



Forretningsplan 2015-2019

Indholdsfortegnelse

Fokus på omkostningseffektivitet, udvikling og konsolidering	3
Strategisk platform.....	4
De tre delstrategier.....	5
Kritiske succesfaktorer	6
Aktivitetsområder	7
Kundegrundlag	11
Internationale partnerskaber	13
Miljø- og klimatiltag.....	17
Europæiske rammer.....	21
Brancheorganisationer	24
Forkortelser og navne.....	27



Fokus på omkostningseffektivitet, udvikling og konsolidering

Fra 2015 skal lufttrafikstyringsbranchen i Europa leve op til en række nye krav. De indgår i EU's Single European Sky, som fra nytår gik ind i den såkaldte RP2 – programmets anden referenceperiode. I Naviair går vi ind i den nye periode med optimisme og overbevisning om, at vi nok skal opfylde kravene, ligesom vi har gjort det i RP1 fra 2012-2014.

Vi har indledt den nye periode med at nedsætte vores en route-pris med 11,3 procent. Reduktionen er så markant, at Naviair for 2015 procentvis tegner sig for den største reduktion i Europa.

Prissænkningen er et udtryk for vores klare fokus på at imødekomme kundernes ønsker om løbende lavere priser og samtidig resultat af vores konsekvent stramme økonomiske styring. Naturligvis vil vi fastholde både vores høje sikkerhedsniveau og en effektiv trafikafvikling, der sikrer den sædvanligt høje regularitet.

Vi forventer at kunne sænke vores pris på En route yderligere frem til 2019, selv om vi har gennemført den meget store reduktion allerede fra starten af perioden, således at kunderne får størst og længst mulig glæde af den lavere pris.

I de kommende år vil vi fortsætte med at konsolidere de initiativer, vi allerede har arbejdet med gennem en årrække. Med udgangspunkt i stram omkostningsstyring fortsætter vi med vores bidrag til effektivisering og harmonisering af den europæiske lufttrafikstyring.

Det sker blandt andet gennem optimering af udnyttelsen af en route-luftrummet i den dansk-svenske luftrumsblok. For eksempel gennem udvidelse af fri planlægning af flyvevej til hele det nordiske område og gennem etablering af et nyt grænseoverskridende terminalområde omkring København og Malmøslufthavne.

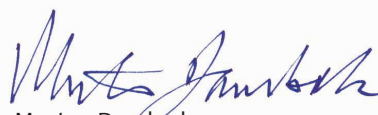
Vi deltager også med stort engagement i det unikke samarbejde i COOPANS om fælles udvikling, harmonisering og opgradering af tekniske systemer i fem europæiske selskaber. Herigennem er systemerne i kontrolcentralen i København nu harmoniseret med systemerne i seks andre kontrolcentraler i fem europæiske lande.

Endvidere vil vi på det nordatlantiske område fortsat arbejde med at effektivisere trafikstyringen. I Grønland har vi i efteråret 2014 med succes flyttet vores flyveinformationscentral fra Kangerlussuaq til Nuuk.

Endelig deltager vi i samarbejdet i Aireon om udvikling og etablering af verdens første globalt dækkende overvågningssystem for luftfarten. Det nye system forventes at være i fuld drift i 2018 og vil indebære betydelige forbedringer for luftfarten – især over fjerne og øde områder.

I nærværende forretningsplan beskriver vi Naviairs strategi og de mål, vi har for fremtiden. Forretningsplanen beskriver også de tiltag, som vi prioriterer over de kommende fem år. Endelig omfatter forretningsplanen en gennemgang af rammerne for vores aktiviteter og et overblik over de kunder, vi arbejder for. Planen udstikker den overordnede kurs for Naviair i perioden 2015-2019; men vi tilpasser os naturligvis løbende nye krav, som dukker op undervejs.

Rigtig god læselyst



Morten Dambæk

Administrerende direktør



Anne Birgitte Lundholt
Bestyrelsesformand

Strategisk platform

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

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

Mission og vision



3 delstrategier

Værdiskabelse ... Udvikling ... Medarbejdere



7 kritiske succesfaktorer

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



MISSION

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

VISION

Vi vil altid være blandt de bedste leverandører af luftfartstjenester.

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

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

De tre delstrategier

Værdiskabelse for samfundet og kunderne

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

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

- Vi vil fastholde det høje sikkerhedsniveau og samtidig løbende udvikle kapacitetsniveauet og øge effektiviteten.
- Vi arbejder for lavere priser på vores tjenester målt i løbende priser.
- Vi fokuserer på økonomisk ansvarlighed, effektivitet og omkostningsbevidsthed.
- Vi er miljøbevidste og har vores opmærksomhed rettet mod klimaforbedringer i luftfarten.
- Vi understøtter kundernes vækst gennem tæt samarbejde med luftfartsselskaber og lufthavne.

Udvikling af virksomheden

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

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

Vi vil sikre og udvikle vores markedsposition gennem internationale samarbejder som for eksempel NUAC, Entry Point North, Aireon og COOPANS. 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

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

Sikkerhed

I Naviair fastholder vi altid et højt flyvesikkerhedsniveau.

Økonomisk ansvarlighed

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

Kapacitet

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

Udvikling

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

Effektivitet

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

Attraktiv virksomhed

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

Miljøansvarlighed

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

Aktivitetsområder

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

En route – Danmark

Områdekontrolltjeneste i dansk luft-
rum fra:

- Kontrolcentralen i København *

Indflyvningskontrolltjeneste til Køben-
havns 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
- Navigations- og kommunikations-
anlæg
- ATS-overvågningssystemer

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

En route – Grønland

Briefingtjeneste fra:

- Flyveinformationscentralen i Nuuk

Flyveinformationstjeneste fra:

- Flyveinformationscentralen i Nuuk

AIS-tjeneste:

- Aeronautiske publikationer, AIP i Grønland og på Færøerne

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

- Navigations- og kommunikations-
anlæg i Grønland og på Færøerne
- Overvågningssystemer i Grønland
og på Færøerne
- Radaranlæg på Færøerne

Lokal flyvekontrol

Tårnkontrolltjeneste fra:

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

Indflyvningskontrolltjeneste til luft-
havn fra:

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

Flyvepladsflyveinformationstjeneste
fra:

- Tårnet på Vágar

Øvrige aktivitetsområder

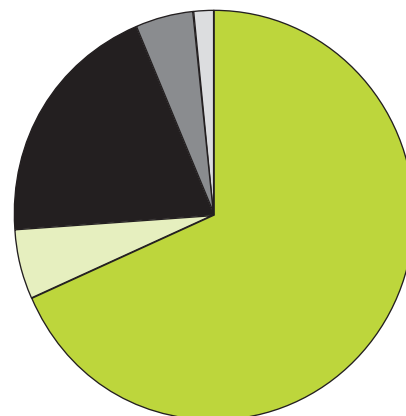
Salg af teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr fra:

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

Salg af teknisk-operativ knowhow

Naviairs omsætning fordelt på aktivitetsområder

- En route – Danmark (68,4 %)
- En route – Grønland (5,6 %)
- Lokal flyvekontrol, København (19,8 %)
- Lokal flyvekontrol, Øvrige (4,6 %)
- Øvrige aktivitetsområder (1,6 %)



Aktiviteter i dansk luftrum

En route – Danmark

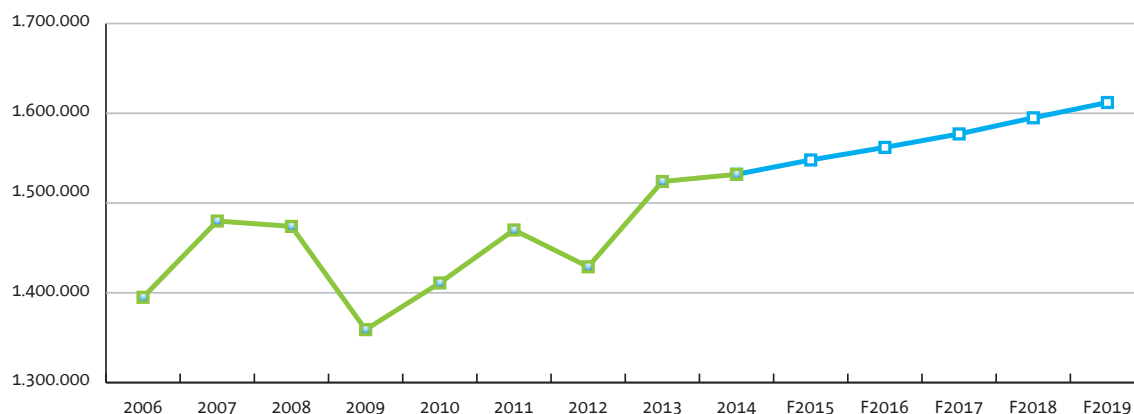
En route – Danmark omfatter områdekontrol i dansk luftrum og lufttrafikstyring over danske lufthavne, herunder indflyvningskontrollen til Københavns Lufthavn. Endvidere omfatter aktiviteterne briefing og flyveinformation fra kontrolcentralen i København. Aktivitetsområdet dækker også teknisk drift og vedligehold af radaranlæg og kommunikationsanlæg i Danmark. Langt den største

del af Naviairs omsætning kommer via afgifter fra en route-trafik i dansk luftrum.

Vores forventninger til en route-trafikken er baseret på Eurocontrols prognoser (STATFOR). I den seneste prognose fra september 2014 har Eurocontrol nedjusteret forventningerne til vækst i flytrafikken i perioden fra 2014-2019, således at der alene ventes en meget moderat

stigning i trafikken i de kommende år. Forventningerne til væksten i serviceenheder er også moderat. For 2015 forventes en vækst i serviceenhederne på 0,9 procent i forhold til 2014. Til trods for den pessimistiske prognose, og den deraf følgende begrænsede indtjening i RP2, vil vi gennem stram omkostningsstyring fastholde de besluttede reduktioner af vores pris på En route.

Udvikling i serviceenheder på En route



■ Faktisk antal serviceenheder
■ Prognose september 2014 low



Lokal flyvekontrol

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

Den største kunde er Københavns Lufthavn A/S, hvor vi i 2015 forventer en lille stigning i flytrafikken. Hos den næststørste kunde, Billund Lufthavn A/S, forventer vi et uændret niveau i flytrafikken. På de øvrige lufthavne forventer vi også, at trafikken forbliver på det nuværende niveau.

De danske indenrigslufthavne 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 kapacitet og effektivitet i vores service i tårnene.

Øvrige aktivitetsområder

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

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

Foruden drift og vedligehold bidrager vi med teknisk og operativ bistand til en række samarbejdspartnere.

Aktiviteter i det nordatlantiske luftrum

En route – Grønland

En route – Grønland omfatter briefing og flyveinformation 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. 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 med Canada i 1963 og med Island i 1975, og som ikke har været revideret siden aftalernes etablering. Naviar leverer det tekniske udstyr i Grønland, som anvendes af Nav Canada og ISAVIA.

Lokal flyvekontrol

I Nordatlanten driver vi flyvepladsflyveinformation på Færøerne fra tårnet i lufthavnen på Vágar.

Drift af teknisk udstyr

Vi ejer og vedligeholder det tekniske udstyr til lufttrafikstyring og luftfartskommunikation i Grønland. Vi driver det nationale COM-center i Nuuk, hvorfra vi overvåger de internationale og nationale ATS-kredsløb. TELE Greenland er underleverandør på en række af vores aktiviteter.

Trafikovervågning – Aireon

I samarbejde med en gruppe af andre lufttrafikstyringsselskaber effektiviserer vi trafikstyringen over Nordatlanten gennem udnyttelse af satellitbaseret teknologi til overvågning af lufttrafikken. Det sker gennem vores partnerskab i Aireon LLC.

Outsourcing

Vi har valgt i et vist omfang at outsource aktiviteter, som ikke er kerneaktiviteter. Vi vurderer fra sag til sag, hvilke aktiviteter det er hensigtsmæssigt at outsource. Aktuelt er rengøring, kantinedrift, vagt- og receptionsservice, vedligehold af byggetekniske installationer samt teknisk vedligehold i Grønland outsourcet.

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.

Luftfartsselskaber

I dansk luftrum servicerer vi en række danske og udenlandske luftfartsselskaber med afvikling af mere end 600.000 flyvninger årligt. Servicen leverer vi både fra vores kontrolcentral i København og fra vores kontroltårne.

I 2014 var en route-flytrafikken på samme niveau som i 2013.

Udviklingen i flytrafikken har været svingende siden finanskrisens start i 2008, og de løbende prognoser, som vi har tilrettelagt vores drift efter, har været meget usikre og varierende. Alt tyder imidlertid på, at store dele af europæisk luftfart kun vil mærke en svag vækst i en årrække fremover. Det vil også gælde lufttrafikken i Danmark, hvor vi forventer en svag vækst i trafikken, som ifølge prognoserne vil ligge lavere end den gennemsnitlige vækst i resten af Europa.

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 lufthavn med høj international status i Danmark. Som underleverandør med stor indflydelse på det serviceniveau der leveres til den internationale luftfart, bestræber vi os derfor på, at afviklingen af trafikken gennemføres sikkert og effektivt, så Københavns Lufthavn fremstår attraktiv i forhold til konkurrerende storlufthavne i nabolandene. Blandt andet har vi gennem 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.

De øvrige lufthavne i Danmark spiller en central rolle både for udviklingen af luftfarten i Danmark og for at fastholde en effektiv indenrigsluftfart.

Det er vigtigt, at de danske lufthavne stadig formår at tiltrække lufttrafik i konkurrence med andre transportformer og i konkurrencen med nærtliggende lufthavne i vores nabolande. Som leverandør til lufthavnene har vi derfor fokus på både at levere den mest effektive service og på at holde prisen for vores ydelser på lavest mulige niveau.

Forsvaret

Forsvaret gennemfører træningsflyvning og løser en række nationale opgaver i dansk luftrum, herunder afvisningsberedskab, eftersøgnings- og redningsflyvning samt havmiljøovervågning. Naviair er i tæt kontakt med Forsvaret for bedst muligt at kunne understøtte de militære behov.

Den løbende planlægning af militære og civile luftrumsaktiviteter håndteres af Airspace Management Cell (AMC) Danmark, som drives af Naviair i fællesskab med ESK 515 i Kastrup. Den aktuelle civile og militære trafikafvikling er integreret og afvikles af flyvelederne i kontrolcentralen i København under Naviairs ledelse. Flyveledere fra Forsvaret står således til rådighed for Naviair til afvikling af den integrerede trafikstyring.



De militære træningsbehov understøttes af militære træningsområder, som kan tildeles i forhold til aktuelle behov.

- Den mest krævende træningsflyvning afvikles i områder, som reserveres dagen før, hvilket sikrer, at den civile lufttrafik på planlægningsstadiet får kendskab til den bedst opnåelige flyvevej rundt om områderne, uanset om de vælger at flyve efter rutestruktur eller fri planlægning af flyvevej.
- Mindre krævende træningsflyvning kan tillige gennemføres i træningsområder, som kan tildeles umiddelbart. Her er det flyvelederne i kontrolcentralen, som tilpasser træningsområdet udbredelse til den civile lufttrafik i området, således at den samlede lufttrafik afvikles smidigt og effektivt.

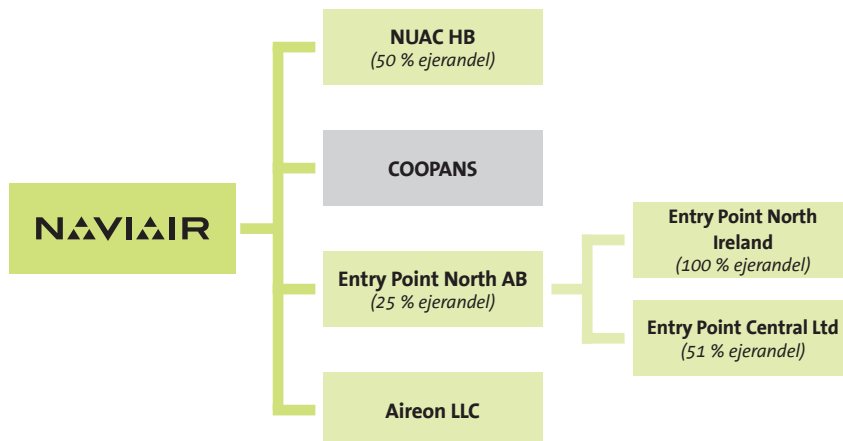
Forsvarets flyvning uden for de militære træningsområder understøttes direkte af flyvelederne i kontrolcentralen i forhold til de aktuelle behov. Flyvningerne gennemføres efter de regler, der er fastsat af Trafikstyrelsen for det pågældende luftrum.

I Nordatlanten arbejder Naviair tæt sammen med Arktisk Kommando, og vi lejer lokaler hos Arktisk Kommando i Nuuk i Grønland. Her indgår vores flyveinformationscentral i Joint Rescue Coordination Centre Grønland. Den nære koordination i eftersøgnings- og redningsopgaver for luftfarten i Grønland sikrer den optimale indsats.



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 fire internationale partnerskaber.



■ Delejede virksomheder

■ Internationalt partnerskab (Naviair, Irish Aviation Authority, LFV, Austro Control & Croatia Control)

NUAC HB



Ejere: Naviair (Danmark), LFV (Sverige)

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

NUAC har kun direkte cirka 10 ansatte, mens de øvrige godt 750 medarbejdere er udlånt til NUAC fra Naviair og LFV. De tre kontrolcentraler og det øvrige udstyr, som NUAC benytter,

ejes af Naviair og LFV, men stilles til rådighed for selskabet.

Gennem medejerskabet af NUAC udmønter vi en del af vores ambition om at medvirke til harmonisering af lufttrafikstyringen i Europa. Samtidig sikrer vi gennem NUAC en fortsat effektivisering af lufttrafikstyringen og gennemfører løbende udvikling og optimering af udnyttelsen af luftrummet.

Et eksempel på luftrumsoptimering er fri planlægning af flyvevej, som vi sammen med LFV allerede indførte i den dansk-svenske FAB i 2011. Med fri planlægning af flyvevej har luftfartsselskaberne adgang til frit at planlægge deres flyvevej gennem FAB'en. Resultatet er kortere flyvevej og mindre flyvetid, som fører til betydelige brændstofbesparelser og dermed gavner selskabernes økonomi. Samtidig medfører fri planlægning af flyvevejen reduktion af udledningen af klimagasser og dermed også gavnlige virkninger på miljøet.

Jo større områder, der er omfattet af fri planlægning af flyvevej, desto større bliver fordelene for luftfarten og miljøet. På den baggrund samarbejder Naviair og LFV nu med lufttrafikstyringsselskaberne i Norge, Finland, Estland og Letland – de udgør tilsammen NEFAB, North European Functional Airspace Block – om at udvide fri planlægning af flyvevej til at dække hele det nordiske område fra november 2015. Projektet kaldes NEFRA, North European Free Route Airspace, og NUAC leverer den operationelle implementering af NEFRA i den dansk-svenske FAB.

NUAC arbejder endvidere på at udvikle og gennemføre en række andre effektiviseringer og forbedringer. Blandt andet for lufttrafikken omkring lufthavnene i København og Malmø i det såkaldte Øresundsterminalområde, 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), LFV (Sverige)

COOPANS er et samarbejde mellem Naviair, Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority og LFV.

Siden COOPANS blev etableret i 2006, har partnerne samarbejdet om fælles udvikling, opgradering og harmonisering af partnernes lufttrafikstyringssystemer. Systemerne benytter nu fælles software, og vedligeholdelsesprocesserne er harmoniserede. Dermed er nu syv kontrolcentraler i Danmark, Sverige, Irland, Østrig og Kroatien harmoniserede. Det er en unik udvikling i europæisk lufttrafikstyring, hvor selskaberne i de øvrige lande fortsat driver deres kontrolcentraler med individuelt og meget forskellige tekniske systemer. Gennem samarbejdet i COOPANS har de fem partnere dermed placeret sig i første linje i arbejdet med at udmønte EU's krav om harmonisering af lufttrafikstyringen. Ud over at imødekomme EU's krav rettidigt, herunder præstationskravene, er vi med til at præge udviklingen i SESAR. Samarbejdet i COOPANS omfatter fælles medvirken

i SESAR, så COOPANS fremover både dækker forskning og innovation, systemudvikling og samarbejde om harmonisering af efteruddannelse af teknisk personel.

Gennem COOPANS kan partnerne reducere omkostninger gennem løbende fælles opgraderinger af lufttrafikstyringssystemerne. Alternativet ville være omfattende og meget dyre individuelle totaludskiftninger af systemerne. I COOPANS harmoniserer vi endvidere de operative og tekniske arbejdskoncepter og begrænser dermed specifikke og individuelle funktionaliteter i de enkelte selskaber. Vi anslår, at vi reducerer vores systemudviklingsomkostninger 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.

COOPANS omfatter nu også samarbejde om SESAR 2020.



Entry Point North



Nordic ATS Academy

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

ATS-akademiet Entry Point North ligger i Malmø Lufthavn og ejes i fællesskab af Naviair, Avinor, Irish Aviation Authority og LFV. Akademiet blev oprettet i 2006 som det første transnationalt ejede akademi inden for ATM-uddannelse og -træning, og i 2013 kom Irish Aviation Authority med i ejerkredsen. Entry Point North har etableret akademier i Budapest, Ungarn sammen med Hungaro Control og et 100 procent ejet akademi i Shannon, Irland.



Entry Point North tilbyder blandt andet Recruitment services, Initial training, Conversion training, Re-fresher training samt Development training. I tråd med ambitionen i SES er Entry Point Norths primære formål at gennemføre standardiseret og harmoniseret uddannelse af flyveleder aspiranter og flyveledere.

Akademiet er fuld kursusleverandør af ATM-træning, der også omfatter English aviation training and tests, Safety Management System, Accident investigation, supervisor-kurser, ATSEP-kurser samt uddannelse af teknisk personale, der udfører vedligeholdelse af ATM- og CNS-udstyr.

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

Aireon



Ejere: Naviar (Danmark), ENAV (Italien), Irish Aviation Authority (Irland), Iridium (USA), 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. Når det nye system efter forventningen er færdiginstalleret i 2018, vil det være muligt overalt på kloden at hente data om alle fly, som er udstyret med ADS-B-udstyr. Langt de fleste kommercielle fly har allerede i dag dette udstyr, men aktuelt er det kun cirka ti procent af klodens areal, som er dækket af det eksisterende overvågningsudstyr. De resterende – ofte øde – områder er i dag uden overvågning, så lufttrafikstyringen baseres i dag på flyenes egne indrapporteringer over radioen om position, højde, kurs og fart.

Aireon LLC har hovedkvarter i Virginia, USA. De øvrige partnere i samarbejdet er – foruden Naviar (med en forventelig ejerandel på 6 % i 2017) – det amerikanske telekommunikations-selskab, Iridium Communications Inc. (24,5 %) samt lufttrafikstyringsselskaberne Nav Canada (51 %), ENAV (12,5 %) og Irish Aviation Authority (6 %).

Det nye system omfatter 66 satellitter og yderligere en række reservesatellitter, som Iridium sender i kredsløb omkring Jorden i perioden 2015-2017. Endvidere omfatter systemet et antal modtagestationer placeret forskellige steder på Jorden og et nyt satellitkontrolcenter, som er under etablering i Virginia.

Aireons forretningsstrategi er baseret på salg af trafikovervågningsdata først og fremmest til lufttrafikstyringsselskaberne og sekundært til blandt andre luftfartsselskaber og flyhandlingsselskaber. Naviar medvirker aktivt til Aireons salg af ydelser og udviklingen af operative koncepter, der understøtter Aireons forretningsstrategi.

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.

Den forbedrede overvågning bliver et stort fremskridt for lufttrafikstyringen. Ud over de sikkerhedsmæssige fordele giver systemet også lufttrafikstyringsselskaberne mulighed for at udnytte luftrummet langt mere effektivt end i dag. Dermed kan luftfartsselskaberne spare brændstof og flyvetid og miljøet bliver sparet for betydelige mængder af klimagasser.



Miljø- og klimatiltag

I lighed med al anden transport påvirker luftfarten både miljø og klima. Luftfartens samlede andel af den globale luftforurening ligger på mellem 2 og 3 procent. Til sammenligning udgør transportsektorens andel cirka 20 procent, hvor vejtransporten på globalt plan alene udgør 14 procent. Uanset omfanget af emissionerne er målet naturligvis altid at reducere forureningen mest muligt. I Naviair arbejder vi målrettet på at reducere miljø- og klimapåvirkninger i vores led af luftfartens værdikæde. Gennem udvikling af vores procedurer og den teknologi, vi anvender, søger vi konstant efter muligheder for at mindske påvirkningen.

Luftfartens udledning af CO₂ og øvrige klimagasser

Vi bestræber os på at optimere vores infrastruktursystemer og effektivisere lufttrafikstyringen, så vi i videst muligt omfang gennem vore 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 flytypen bruger mindst muligt brændstof. 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. Selv med det højeste niveau af sikkerhed bestræber vi os på altid at optimere afviklingen af flytrafikken, samtidig med at vi har opmærksomheden rettet mod enhver mulighed for at gennemføre nye klima- og miljøforbedrende tiltag.

Optimeringen sker gennem prioritering af en serviceorienteret kultur, hvor vi bestræber os på at imødekomme luftfartsselskabernes og piloternes ønsker om flyvevej, hastighed og flyvehøjde. Samtidig arbejder vi 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 er vi langt fremme med udviklingen af klimavenlige trafikkoncepter. Det gælder både inden for fri planlægning af flyvevej,

Continuous Climb Operations, Continuous Descent Operations og Required Navigation Performance. Blandt mange andre koncepter undersøger vi også muligheden for Extended Arrival Management.

Vi har allerede siden 2011 sammen med LFV praktiseret fri planlægning af flyvevej i det dansk-svenske luftrum. Her kan luftfartsselskaberne frit planlægge den kortest mulige og mest direkte vej gennem vores luftrum. Selskaberne kan altså meget præcist beregne den mængde brændstof, som flyet skal medbringe for at gennemføre flyvningen og dermed reducere flyets startvægt så meget som muligt, så der både spares brændstof på at flyve med lettere fly og på at flyve den kortest mulige distance.

Eurocontrol har beregnet, at fri planlægning af flyvevej samlet reducerer CO₂-udledningen i det dansk-svenske luftrum med 40.000 ton pr. år. Når vores samarbejde med en række andre selskaber om at udvide fri planlægning af flyvevej til at omfatte hele det nordiske område – Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland og Letland – fra november 2015 bliver effektueret, vil det indebære yderligere betydelige miljø- og klimaforbedringer.





Gennem omfattende anvendelse af Continuous Climb Operations ved udflyvning fra Københavns Lufthavn sparer vi miljøet for et udslip på ca. 32.000 ton CO₂ årligt. Samtidig sparer luftfartsselskaberne samlet cirka 10.000 ton brændstof årligt. Bespargelserne er dokumenteret i en analyse fra Eurocontrol. Ved Continuous Climb Operations får de startende fly lov til at afvige fra den såkaldte Standard Instrument Departure-procedure, hvor de under udflyvningen flere gange trappevis skal blive på forskellige højdeniveauer. Flyene får i stedet tilladelse til at gå direkte op til deres ønskede marchhøjde, samtidig med at de hurtigst muligt får lov til at dreje direkte mod rejsemålet.

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

mellem de startende og landende fly; men i perioder med lav trafikintensitet er det muligt at anvende konceptet uden at Continuous Descent Operations bremser muligheden for at fastholde den høje procentdel af Continuous Climb Operations.

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

Endelig samarbejder vi med myndighederne i Danmark og Sverige om at skabe en mere effektiv og hensigtsmæssig luftrumstruktur i Øresundsregionen omkring lufthavnene i København og Malmø. Det er vores ambition at etablere et samlet terminalområde på tværs af de hidtidige nationalt betingede områdefrænsninger. Et nyt Øresundsterminalområde vil betyde, at ind- og udflyvning til blandt andet Københavns Lufthavn kan afvikles endnu mere effektivt, så der blandt andet kan spares flybrændstof med en deraf følgende reduktion af miljø- og klimapåvirkningen.

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

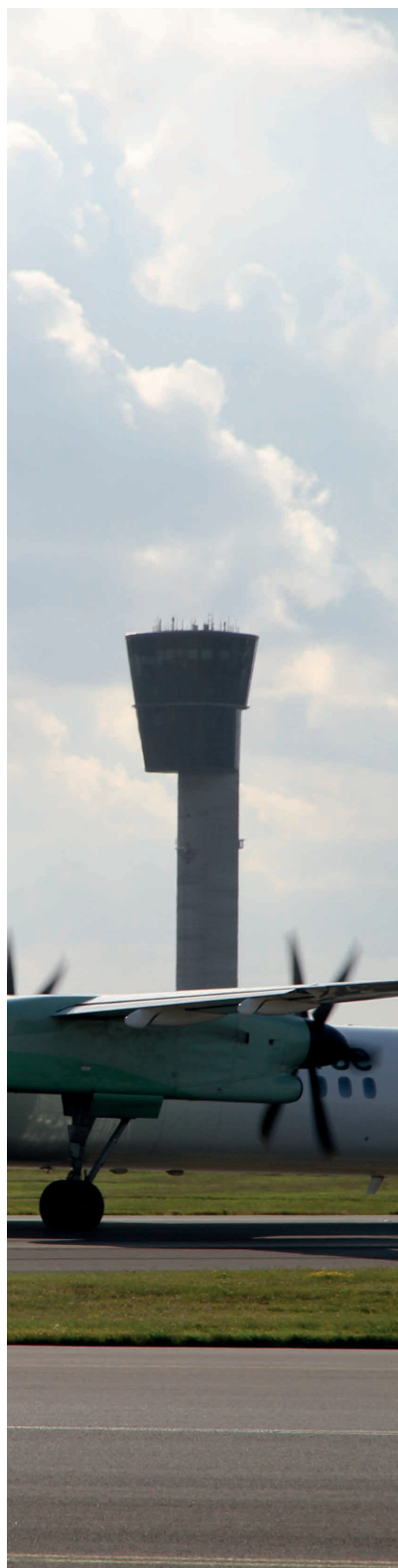
Naviair arbejder i alle døgnets timer året rundt. Og vores tekniske anlæg kræver meget energi til både drift og køling. Derfor har vi et betydeligt energiforbrug i både bygninger og teknik.

Vi bestræber os imidlertid på at nedbringe energiforbruget og udnytter alle tilgængelige muligheder.

Blandt andet har vi inden for de seneste år gennemført en stor energioptimering på IT-området, hvor vi gennem omlægninger og udskiftning af udstyr samlet har reduceret vores energiforbrug på området med 86 procent svarende til næsten 700.000 kWh. Indsatsen har medført en årlig besparelse i vores energiomkostninger på knap 0,8 mio. kr. og en årlig CO₂-reduktion på 310 ton.

Vores energiforbrug til køling er betydeligt, og vi er aktuelt ved at opføre nye kølecentraler i København med tilpasning af køleinstallationerne til grundvandskøling og installation af nye kølemaskiner. Det nye anlæg forventes færdig til ibrugtagning i 2017. Når anlægget tages i brug, forventer vi 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. Den samlede investering i det nye anlæg bliver på 32 mio. kr.

Herudover har vi også gennemført en række andre mindre tiltag blandt andet løbende udskiftning af lysarmaturer til LED-armaturer, og vores samlede energiforbrug har gennem de seneste år været faldende.



Klimastrategi

Vi arbejder målrettet og konstant på at udnytte mulighederne for at medvirke til en positiv klimainsats. 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 sådan et system vil give for at optimere luftrumsudnyttelsen og nedsætte brændstofforbruget.



Europæiske rammer

EU's rammer for lufttrafikstyringen har stor indflydelse på den måde, Naviar skal drive sine aktiviteter på. Medlemslandene i EU har sammen med en række andre europæiske lande forpligtet sig til at harmonisere og samle lufttrafikstyringen i Europa i ét fælles luftrum. Det betyder, at lufttrafikstyringen i hele Europa er underlagt de samme rammer og udviklingsmål. Hensigten er at opnå ensartet lufttrafikstyring for såvel civile som militære luftrumsbrugere med henblik på at skabe en sikker, velordnet, effektiv og økonomisk lufttrafikafvikling over hele Europa og samtidig reducere påvirkning af miljøet.

Single European Sky – SES

EU's mål 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.

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

EU-Kommissionen fremsatte i juni 2013 forslag til nye regler, den såkaldte SES II+ pakke, som blandt andet omhandler EASA, Eurocontrol og EU-Kom-

missionens roller, konkurrenceudsættelse af visse tjenester og mere præstationsbaserede luftrumsblokke. Forslagene har medført en del spørgsmål og er endnu ikke færdigforhandlet af EU's ministerråd og Europa-Parlamentet.

Præstationsordning

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

Præstationsforbedringerne skal hentes gennem både fastsættelse af fællesskabsdækkende, FAB-dækkende og nationalt dækkende præstationsmål. Præstationsordningen omfatter en route-området og for Referenceperiode 2 nu også afgifter relateret til terminaler og lufthavne (Terminal Navigation Charges).

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). I 2015 går vi ind i præstationsordningens anden referenceperiode, som løber i fem kalenderår fra 2015 til 2019.

Naviar er omfattet af præstationsplanen for den dansk-svenske FAB.

Der er fastsat præstationsmål inden for følgende fire områder: Sikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostningseffektivitet.

Målene er juridisk bindende for EU-medlemsstaterne. Lufttrafikstyringsselskaber bliver målt på deres resultater, og hvis resultaterne ikke opfylder præstationskravene, kan der blive tale om korrigerende foranstaltninger eller straf i form af bøder. Det er de nationale myndigheder, der formulerer og igangsætter eventuelle korrigerende foranstaltninger.

Single European Sky ATM Research – SESAR

SESAR er en udløber af SES, som kører i perioden 2009-2014 (forlænget til 2016), og er EU's forskningsprogram til udvikling af den nye generation af ét europæisk lufttrafikstyringssystem. 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. 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.

EU's ministerråd vedtog i 2009 European ATM Master Plan og opdaterede den i efteråret 2012. Planen beskriver, hvordan den nye generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem implementeres i perioden fra 2014 og frem.



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. SESAR Joint Undertaking er af EU's ministerråd i 2013 blevet forlænget til at dække perioden frem til 2024.

Naviar har hidtil deltaget i arbejdet i SESAR Joint Undertaking gennem NORACON, North European and Austrian Consortium, og dette samarbejde ophører i 2016. Naviar har ansøgt om deltagelse i SESAR Joint Undertaking fra 2015 sammen med vores partnere i COOPANS.

Arbejdet i SESAR har mundet ud i en række forslag til områder, hvor der bør udstedes fælles regler. EU-Kommissionen har på den baggrund foreslået seks regelsæt formuleret som Pilot Common Projects. Selve udrulningen af, hvordan disse – og kommende – regler skal gennemføres i medlemslandene, skal ske via et styrende organ, Deployment Manager. Naviar er, sammen med de øvrige COOPANS-partnere, blevet valgt af EU-Kommissionen til at drive Deployment Manager-enheden. Deployment Manager-enheden drives af grupperne A6, der er en alliance af lufttrafikstyringsselskaber, A4, der er en alliance af luftfartsselskaber og SDAG, der er et konsortium af lufthavne.

Samarbejder med andre lufttrafikstyringsselskaber



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

I arbejdet med at gennemføre EU's regler og udvikle så sikker, effektiv og billig lufttrafikstyring som muligt indgår Naviar i en række samarbejder med andre nordeuropæiske lufttrafikstyringsselskaber. Det sker blandt andet gennem samarbejdet i Borealis. Et andet samarbejde pågår mellem den dansk-svenske FAB og den luftrumsblok, som har deltagelse af Letland, Finland, Norge og Estland (NEFAB) om at etablere fri planlægning af flyvevej i hele det nordiske område fra november 2015.



Medlemmer: Naviar (Danmark), Austro Control (Østrig), Avinor (Norge), EANS (Estland), Finavia (Finland), Irish Aviation Authority (Irland), ISAVIA (Island), LFV (Sverige), Swedavia (Sverige)

Herudover deltager vi i NORACON, som er et konsortium, der samarbejder om deltagelsen i SESAR-programmet. Gennem NORACON har Naviar indflydelse på beslutninger om den fælles europæiske udvikling inden for det teknisk-operative område og dermed også på COOPANS-partnernes interesser. Samtidig har partnerne gennem NORACON beskyttet deres langsigtede strategiske investeringer i et SESAR-perspektiv.

NORACON-samarbejdet ophører i 2016.

Brancheorganisationer

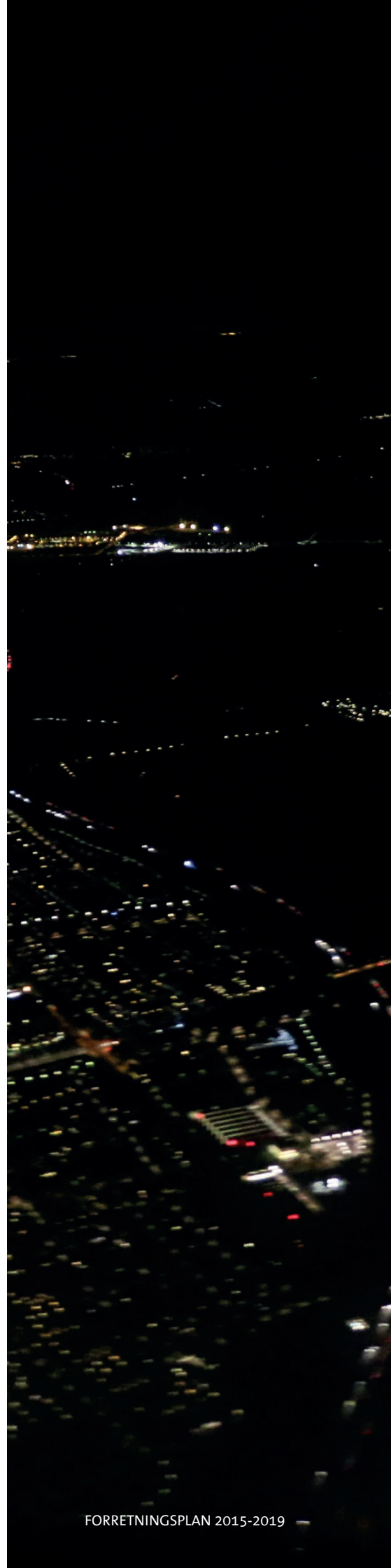
CANSO

Naviair er medlem af CANSO, den civile lufttrafikstyringsorganisation, som repræsenterer sine medlemmers synspunkter over for luftfartens øvrige interessenter.

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.





Forkortelser og navne

A4: Alliance af luftfartsselskaber	EANS: ANSP Estland	NEFAB: North European Functional Airspace Block (består af Norge, Finland, Estland og Letland)
A6: Alliance af lufttrafikstyringsselskaber	EASA: European Aviation Safety Agency (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur)	NEFRA: North European Free Route Airspace
ADS-B: Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (overvågningssystem)	ENAV: ANSP Italien	NORACON: NORTH European and Austrian CONSortium (nordeuropæisk teknisk samarbejde)
AIP: Aeronautical Information Publication	Eurocontrol: European Organisation for the Safety of Air Navigation (Europæisk Organisation for Luftfartens Sikkerhed)	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).
AIS: Aeronautical Information Services	FAB: Functional Airspace Block (funktionel luftrumsblok)	Serviceenhed (En route): Prisen for 100 km flyvning med et luftfartøj med en "Maximum Take-Off Weight" på 50 ton.
ANSP: Air Navigation Service Provider (lufttrafikstyringsselskab)	Finavia: ANSP Finland	SES: Single European Sky (EU's mål om at samle det europæiske luftrum)
ATM: Air Traffic Management (lufttrafikstyring)	Free Route Airspace: Luftfartsselskabernes fri planlægning af deres flyvninger	SESAR: Single European Sky ATM Research programme (EU-program om udvikling af den nye generation af ét europæisk lufttrafikstyringssystem)
ATS: Air Traffic Services (lufttrafiktjenester)	IATA: The International Air Transport Association (international forening for luftfartsselskaber)	SDAG: SESAR Deployment Alliance Group (konsortium af lufthavne)
Austro Control: ANSP Østrig	ISAVIA: ANSP Island	RP2: Præstationsplanens anden referenceperiode (2015-2019)
Avinor: ANSP Norge	Irish Aviation Authority: ANSP Irland	
CNS: Communications, Navigation and Surveillance	LFV: ANSP Sverige	
COM-center: Kommunikationscenter til behandling og distribution af meddelelser inden for luftfart og meteorologi.	LSG: ANSP Letland	
COOPANS: CO-Operation of Air Navigation Service providers (samarbejde med andre ANSP'er)	Nav Canada: ANSP Canada	
Croatia Control: ANSP Kroatien	NATS: ANSP England	



Air Navigation Services

Naviair

Naviair Allé 1

DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

F +45 3247 8800

www.naviair.dk

Forretningsplan 2015-2019, udgivet februar 2015.

Forsidebillede:

Dash-7 under udflyvning fra Ilulissat, Grønland.

Alle fotos af: Jan Eliassen.

Hent forretningsplanen på www.naviair.dk

Forretningsplan 2015-2019



@naviair