



Fax +45 74 12 22 78  
Mobile +45 20 99 22 77  
Telephone +45 74 12 22 22  
email alex.dyrgaard@cimber.dk

Til  
Forsvarsudvalget

Fremsendt pr email  
m. kopi til finansudvalgets medlemmer

SGD 26 MAR 2009  
Vor ref.: ALX

**Vedr. Finansudvalgets Aktstykker, sag nr. 117 fra Forsvarsministeriet  
Til behandling på Finansudvalgets møde torsdag den 26 marts 2009**

**LUFTARK-projektet 2009-2012**

Cimber vil gerne takke forsvarsudvalget for at have fået lejlighed til at redegøre for sine synspunkter ved foretrædet i går.

På udvalgets opfordring skal vi her gengive disse synspunkter med de tilføjelser der måtte være i andledning af at vi overværede Forsvarsministeren være i samråd med forsvarsudvalget i går inden vort foretræde.

Vi skal kort redegøre for baggrunden for FKO's udbud af Strategisk Lufttransport:

- Danmark udtrådte ultimo 2007 af NATO samarbejdet om Strategisk Lufttransport (SAC)
- FKO vil derfor fuldtidschartre en selvstændig dansk (over-)kapacitet
- Som skal give FKO fuld råderet og operativ frihed
- Overskudskapacitet skal sælges på spotmarkedet

Projektet sendes I EU-udbud og af den såkaldte "LARK Contract Notice fra 28 apr 2008 fremgår bl. a. følgende vedr. beskrivelse af opgavens omfang og et grundlæggende krav om Flight Safety:

**Short description of the contract or purchase(s)**

- "The Danish Armed Forces have a requirement for strategic airlift capacity and are expecting to fulltime charter one or more aircraft which can fulfill the need to transport cargo (pallets and outsized) and passengers (up to app. 10.000 PAX per year) world wide to civil as well as hostile areas, i.e. Kabul, Afghanistan. The contract shall include





an option to procure ad hoc short term air charter of additional strategic airlift capacity”.

### **Total quantity or scope (including all lots and options, if applicable)**

- “Strategic airlift (fulltime air charter up to 3.000 flying hours per year) including an option for ad hoc short term air charter and a broker contract”.

### **Flight safety**

- “The safety of passengers and cargo is highly important to the Danish Armed Forces and it is mandatory that the company has a high and consistent standard of safety”.

Det er væsentligt her at bemærke, at udbuddet omfatter fuldtidschartering af et eller flere fly op til 3.000 flyvetimer pr år med henblik på at transportere fragt og op til 10.000 passagerer pr år.

FKO har efter det over for os oplyste vurderet byderne imod hinanden ved at sammenligne prisen på flyvning af 5.200 flyvetimer pr. år og Forsvarsministeren sagde i går på samrådet at der er indgået kontrakt om 2 fragtfly af typen Ilyushin IL76 der skal betales for at flyve de 2.200 timer og de resterende 3.000 timer udgør formentlig den kapacitet det vindende konsortium skal betales for for at stille en Boeing 737 til rådighed for at flyve den resterende fragt og de op til 10.000 passagerer årligt.

Der er således vurderet på og indgået kontrakt på et langt større fast behov end det, der har været i udbud.

Forsvaret har I dag følgende aktive kontrakter inden for udbuddets område:

### **NORDCAPS – passagerflyvning**

Denne kontrakt er gennem en broker fornyet 1 april 2008 og løber uopsigeligt til 31 marts 2010. Hvis kontrakten opsiges uden at leverandøren har givet grund til det skal forsvaret populært sagt betale leverandøren det tabte dækningsbidrag i den resterende kontraktperiode.

- Hver uge flyves København-Kabul t/r med Boeing 737-800
- Indtil ca. uge 14 fløj Pegasus Airlines Tyrkiet
- Fra uge 14 – er Pegasus udskiftet til Amsterdam Airlines – vi kender ikke grunden og Forsvaret har ikke spurgt Cimber, selv om vi har en rammeaftale med FMT
- Den årlige omkostning ca. DKK 55 millioner

## Fragtflyvning

- Løbende aftale der løber hele 2010
- Den årlige omkostning er ukendt for os

Cimber fremsatte på foretrædet følgende påstande, som alle beror på dokumentation der dels er offentligt tilgængelig dels er kommet os i hænde som følge af FKOs delvise opfyldelse af det af Klagenævnet for Udbud statuerede krav om aktindsigt:

### 1. Det vindende konsortium lever ikke op til kravene i prækvalifikationen

- Adagold og Inversija er ikke som krævet i udbudsmaterialet økonomisk sunde og solide selskaber  
Denne påstand bygger vi på nedennævnte og på kammeradvokatens svarskrift i vor klagesag, hvori han skriver, og jeg citerer: **"Konsortiet har flere gange og senest pr. e-mail af 12. Januar 2009 gjort opmærksom på, at de nu næsten ikke har ressourcer til at vente længere på et endelig tilsagn om kontrakt"**
- Begge selskaber er så små at de ikke behøver at lade deres regnskaber revidere - Adagold har en egenkapital der ikke er kendt offentligt da det er et såkaldt "Small Proprietary Company" og Inversija havde 31. Dec. 2007 en egenkapital på 269.000 USD
- Dette skal vurderes i lyset af, at ved indgåelse af Carrier Agreement skal Forsvarskommandoen (v. DALO) betale et depositum svarende til 3 måneders løbende betaling og derudover skal der betales månedsvist forud. Disse 4 måneders betaling svarer ifølge aktstykke 117 til ca. 33 mill. DKK (4/12 af 60% af 165 mill. DKK), og overstiger altså langt begge selskabers egenkapital
- Adagold er en lille brokervirksomhed og Inversija er et fragtflyelskab med et AOC (Air Operator Certificate) der ikke omfatter passagerflyvning - dvs ingen i det vindende konsortium må flyve de danske soldater. Forsvarsministeren svarede i går, at de to IL76 fragtfly er godkendt til kombineret transport af passagerer og fragt. Men Inversija er som luftfartsselskab ikke godkendt til transport af passagerer. Endvidere oplyste Forsvarsministeren i går på samrådet, at de to IL76 fragtfly af forsvaret ønskes anvendt som kombifly ved at tildele dem "militært call sign" (når ikke-militære fly anvendes som statsfly), uagtet at dette efter dansk lovgivning (luftfartslovens §155 og Bestemmelser for Luftfart BL5-50) ikke er tilladt, da alle civile regler fortsat gælder. Det kan ikke udelukkes at forsvaret har mulighed for at omgå disse regler ved at anvende de lettisk indregistrerede fly. Soldaternes sikre transport har åbenbart ikke den høje prioritet, der fremgik af udbudsmaterialet.



- Det var et mandatory krav at selskabet har en høj og konstant safety standard mht transport af passagerer – ingen af selskaberne har overhovedet lov til at transportere passagerer, selvom det væsentlige i udbuddet er sikker transport af de danske soldater
- 2. Vinderen er udvalgt på baggrund af vurdering af økonomien i langt større behov end angivet i udbudsmaterialet (5.200 flyvetimer i stedet for 3.000 flyvetimer)**
- I al dokumentation vedr. såvel prækvalifikation som udbud fremgår at FKO ønsker at fuldtidschartre et eller flere fly op til 3.000 flyvetimer pr. år
  - Alligevel sker evalueringen ved beregning af og sammenligning af pris for 5.200 flyvetimer pr. år, hvorved Cimbers løsning kommer til at fremstå som mindre gunstig. Cimbers tilbud ville naturligvis have været struktureret anderledes hvis vi skulle have budt på 5.200 flyvetimer, hvoraf de 2.200 efter Forsvarsministerens oplysning i går er 2 fuldtidschartrede IL76 fragtfly
  - Den således indkøbte overkapaciteten forudsættes solgt på spotmarkedet i konkurrence med øvrige luftfartsselskaber der udbyder ad hoc charterflyvninger, hvilket især under den aktuelle markedssituation i luftfart mindst talt er urealistisk og de to fast kontraherede IL76 fragtfly kan ikke lovligt indsættes til civile fragtopgaver
- 3. Evaluerings- og tildelingsprocessen strider mod de udbudsretlige ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincipper**
- FKO har efter Cimbers opfattelse handlet i strid med de udbudsretlige ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincipper i evaluerings- og tildelingsprocessen
  - FKO har efter Cimbers opfattelse i forbindelse med forhandlingsfasen tilrettelagt tilbudsevalueringen til det vindende konsortiums fordel samt bistået det vindende konsortium i forbindelse med tilbudsudarbejdelsen
  - Dette har medført at konsortiet i løbet af processen reelt er udvidet, idet det accepterede tilbud tegnes af tre selskaber, hvoraf det ene i mellemtiden er gået i betalingsstandsning i Australien. Oplysningen om de tre selskaber der deltog i anden budrunde har klager fra FKO's tenderhjemmeside. FKO offentliggør at tre "selskaber", nemlig Adagold Aviation, Air Charter International og Cimber Air A/S har indleveret





tilbud inden fristens udløb. Begrebet konsortier omtales ikke her. Cimber har efter klagesagens indledning og den delvise aktindsigt, der hidtil er opnået, kunnet se at Adagold konsortiet, da det var til møde hos FKO den 22. Oktober 2008 forud for afgivelse af andet bud, lod sig repræsentere af medarbejdere eller repræsentanter fra Adagold, Inversija og et australsk selskab ved navn Skyairworld. Dette har Cimber kunnet se af et mødereferat af dette møde selv om FKO i det øvrige materiale, der er fremsendt vedr. FKO's delvise imødekommelse af aktindsigten, er gjort store bestræbelser på at skjule navnet på Skyairworld. Cimber kender naturligvis ikke Skyairworlds tiltænkte rolle i konsortiet, men formoder at grunden til at identiteten og omstændighederne omkring Skyairworlds deltagelse søges skjult er at Skyairworld ikke er prækvalificeret og en ændring af konsortiestørrelsen efter en prækvalifikation er ifølge FKO ikke mulig i henhold til EU-retten. I øvrigt fremgår det af den australske presse den 16. Marts 2009 at Skyairworld er trådt i betalingsstandsning efter at selskabet i februar indstillede sine aktiviteter, angiveligt på grund af at leasingselskabet der ejer Skyairworlds fly havde taget flyene tilbage. Hverken Adagold Aviation eller Inversija besidder et AOC til de tilbudte Boeing 737 flyvemaskiner. Denne rolle har efter det ovennævnte muligvis været tiltænkt Skyairworld, og Cimber har også via sit kendskab til flybranchen oplysning om at Skyairworld har søgt at få rådighed over fly af typen Boeing 737-300QC, uagtet at de ikke har denne flytype på deres AOC, der kun omfatter mindre fly.

**Det endelige tilbud der blev oplyst som det vindende den 19. december 2008 var indgivet af tre ligestillede selskaber, der alle havde indgivet det såkaldte "General questions" skema med "General information on the economic operator" og at alle tre selskaber havde angivet i pkt. A4 i dette skema at de var del af et konsortium med Adagold Aviation Pty Ltd som agent.**

**4. Det vindende konsortium har, i modsætning til Cimber, ikke medtaget nogen form for selvbeskyttelse for soldaterne i sit tilbud**

Cimbers tilbud indeholder et af Pentagon anbefalet selvbeskyttelsessystem (Matador) til civilt registrerede fly der flyver på statskontrakter, da dette var et ønske fra FKO. Cimber har i sit tilbud overalt prioriteret soldaternes sikkerhed højere end løsninger for transport af fragt.

Dette udstyr er det bedste på markedet der kan installeres på civile fly og yder den bedste beskyttelse overfor den relevante trussel.

Selvbeskyttelsesudstyr øger muligheden for at afsætte overskydende kapacitet til øvrige NATO lande, der har det som et krav.





Det vindende konsortiums tilbud indeholder ikke nogen form for selvbeskyttelsessystem

På ovennævnte baggrund opfordrer Cimber Forsvarsudvalget til at anmode Finansudvalget om at sætte processen vedr. godkendelse af LUFTARK (Aktstykke 117) på hold indtil Cimbers klagesag er afgjort. Dette kan ske uden nogen negativ virkning for forsvaret og det vil kunne medvirke til at forsvaret undgår unødvendige økonomiske tab.

Denne redegørelse sætter tvivl ved Forsvarsministerens følgebrev til Aktstykke 117, hvori det anføres at FKO vurderer at den økonomiske risiko ved etablering af LUFTARK er relativ lille. Klagenævnet for Udbud har myndighed til at annullere ulovlige beslutninger eller pålægge ordregiveren at lovliggøre udbudsforretningen og pålægge ordregiveren at yde Cimber en erstatning for tab, der er lidt som følge af overtrædelse af udbudsreglerne. Det kan derfor få betydelige negative økonomiske konsekvenser at indgå kontrakt, hvis Cimber får ret i at bl. a. evaluering og tildeling er sket i strid med udbudsreglerne, idet Cimber i så fald vil søge sit mistede dækningsbidrag erstattet. Det forhold at klagenævnet ikke har lade klagen få opsættende virkning, har ikke som antydnet af Forsvarsministeren i går nogen som helst betydning for en vurdering af klagesagens udfald. Det er yderst sjældent af klagenævnet lader en klage få opsættende virkning. Det betyder alene at FKO påtager sig det fulde ansvar for de økonomiske konsekvenser af en tabt klagesag.

Forsvaret har allerede Cimber bekendt, og som bekræftet af Forsvarsministeren på samrådet i går, uopsagte aftaler der dækker langt den væsentlige del af den nødvendige kapacitet for passagerernes vedkommende indtil april 2010 og for fragtsens vedkommende indtil udgangen af 2010.

Med venlig hilsen  
Cimber Air A/S

Alex Dyrgaard  
Direktør  
Legal and Government Affairs

