

FORSVARSMINISTERIET



Alex Dyrgaard
Direktør
Cimber Air A/S
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg

CHEFEN FOR 1. AFDELING

Direktør Alex Dyrgaard,

Forsvarsministeriet har fra Folketingets Forsvarsudvalg modtaget Deres brev af 26. marts 2009 til Forsvarsudvalget vedrørende behandling af aktstykke 117 om projekt LUFTARK på Finansudvalgets møde samme dag.

Deres brev er en opfølgning på Cimber Sterling's foretræde for Forsvarsudvalget den 25. marts 2009 i forlængelse af udvalgets samråd samme dag med forsvarsministeren vedrørende LUFTARK. I brevet citerer De forsvarsministeren for en række udtalelser, ligesom De fremfører en række påstande vedrørende LUFTARK-projektet.

Forsvarsministeriet kan imidlertid ikke genkende en række af de påstande og referencer til udtalelser fra forsvarsministeren, som De har fremsat i brevet.

Forsvarsministeriet ønsker derfor at korrigere et par af de udtalelser, som De i Deres brev tilskriver forsvarsministeren.

1) Påstand 1, side 3 sidste afsnit:

"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"

Dette er ikke korrekt. Forsvarsministeren sagde intet på samrådet om, at disse fly skal tildeles militære call signs. Forsvarsministeriet finder det derfor besynderligt og stærkt beklageligt, at Cimber Sterling citerer forsvarsministeren for at have udtalt dette.

2) Påstand 2, side 6 sidste afsnit:

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

Forsvarsministeriet kan slå fast, at forsvarsministeren ikke oplyste om detaljer i forsvarets nuværende kontrakter for passager og fragttransport, heller ikke hvor stor kapacitet kontrakterne omfatter. Det anførte citat ses endvidere ikke at give en dækkende beskrivelse af relationerne mellem de nugældende aftaler og LUFTARK-projektet. Forsvarskommandoen har vurderet, at disse kontrakter ikke lægger begrænsninger på forsvarets brug af egne kapaciteter. Da fly chartret som del af projekt LUFTARK vil være at regne for forsvarets egne kapaciteter, begrænser disse kontrakter derfor ikke forsvaret i at udnytte det økonomiske potentiale i projekt LUFTARK. Se desuden kommenteringen af NORDCAPS aftalen nedenfor.

Såfremt De skulle være i tvivl om, hvorvidt ovennævnte er korrekt, skal Forsvarsministeriet henlede opmærksomheden på, at Forsvarsministeriet er i besiddelse af lydoptagelser fra samrådet. Der er vedlagt en CD-ROM med lydoptagelserne, såfremt De måtte have behov for selv at gennemgå disse.

For så vidt angår de øvrige påstande, som fremføres i Deres brev, har Forsvarsministeriet forelagt disse for Forsvarskommandoen. Påstandene er gennemgået punktvis efterfølgende.

a) Cimber Sterling adresserer på side 1 under overskriften "LUFTARK-projektet 2009-2012" indledningsvis baggrunden for projektet.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

"Det fremgår ikke af denne beskrivelse, at en del af baggrunden for projektet er en betydelig mangel på strategisk lufttransportkapacitet i NATO, og at den erhvervede overskudskapacitet primært skal afsættes gennem alliancen eller bilateralt til militære partnere i alliancen eller fx de nordiske lande. Dette er en betydelig dimensionerende faktor for dels kontraktens omfang, dels forsvarets forventninger til afsætningsmulighederne for overskudskapaciteten."

b) Cimber Sterling anfører på side 2, at kontrakten skulle være indgået på et langt større fast behov for chartring af strategisk lufttransport end det, der har været udbudt. Det anføres således, at der er udbudt fuldtidschartring af et eller flere fly op til 3.000 flyvetimer pr. år, men at Forsvarskommandoen alligevel har vurderet tilbudsgiverne mod hinanden ved at sammenligne prisen på flyvning af 5.200 flyvetimer pr. år.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

"Dette er et af de indklagede forhold, hvorfor dette spørgsmål p.t. behandles af Klagenævnet for Udbud. Forsvarskommandoen skal i øvrigt bemærke, at når der i udbudsmaterialet er omtalt fuldtidschartring af ét eller flere fly op til 3.000 timer pr. år, er der tale om 3.000 timer pr. fly, idet begrebet fuldtidschartring i denne sammenhæng ellers ikke ville give mening. Hertil kommer, at Forsvarskom-

mandoen har vurderet priserne fra byderne i forskellige timeintervaller op til den fulde produktion af de tilbudte stel, og at Cimber Air A/S i alle intervaller er dyrere end det vindende konsortium."

- c) Cimber Sterling giver på side 2 ff. en beskrivelse af, hvilke aktive aftaler forsvaret i øvrigt har på lufttransportområdet, herunder den gældende såkaldte PEGASUS aftale (NORDCAPS aftalen).

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

"Beskrivelsen af NORDCAPS aftalen er ikke korrekt. Eksempelvis afspejler den anførte pris for NORDCAPS-aftalen ikke udgifterne forbundet med den reviderede aftale. Ligeledes anfører Cimber Sterling i forbindelse med beskrivelse af aftalen, at den er uopsigelig indtil 31. marts 2010. Dette er heller ikke korrekt. Forsvarskommandoen bemærker endvidere, at udbudsforretningen i forbindelse med den reviderede NORDCAPS-aftale blev gennemført af det norske forsvar på vegne af de nordiske lande i NORDCAPS samarbejdet, hvorfor Cimber Sterling's rammeaftale med Forsvarets Materieltjeneste ikke er relevant i denne sammenhæng."

- d) Cimber Sterling påstår på side 3, at selskaberne i det vindende konsortium ikke er økonomisk sunde.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

"Forsvarskommandoen har i forbindelse med udbudsforretningen foretaget en vurdering af de bydende selskabers økonomiske soliditet, og har ikke fundet anledning til at tage forbehold herfor. Der er endvidere for nylig indhentet udtalelser fra eksterne revisorer og banker vedrørende selskabernes økonomiske soliditet, og disse udtalelser har ikke givet anledning til at ændre vurderingen."

Det er korrekt, at Kammeradvokaten i sit svarskrift til Cimber Sterling klagesag ved Klagenævn for Udbud har oplyst, at konsortiet flere gange har gjort opmærksom på, at "de nu næsten ikke har ressourcer til at vente længere på et endeligt tilsagn om kontrakt". Dette er imidlertid ikke det samme, som at konsortiet ikke består af økonomisk sunde og solide selskaber. Situationen er den, at konsortiet, i forventning om kontraktens ikrafttræden pr. 1. januar 2009, som indikeret i udbudsprocessen, allerede i december 2008 begyndte at klargøre kapacitetsapparatet til forsvarets disponering, herunder opsigse eksisterende aftaler. Det er klart, at driftstabet forbundet hermed kan give konsortiet anledning til at overveje sin position i lyset af sagens tidsmæssige udstrækning."

- e) Cimber Sterling påstår endvidere på side 3, at der skal betales et depositum på kontrakten, der overstiger begge firmaers egenkapital.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

"Det er ikke korrekt, at der skal betales depositum. Det forholder sig i stedet således, at der alene betales månedsvis forud, som det er normalt i branchen og den slags samarbejder – helt analogt til fx NORDCAPS samarbejdet."

- f) Cimber Sterling hævder videre på side 3, at det vindende konsortium ikke må flyve danske soldater. Herudover anfægtes rigtigheden af, at forsvaret skulle kunne benytte muligheden for at fragte en kombination af passagerer og fragt, idet dette skulle være i strid med gældende danske luftfartsregler. Konkret henvises der til luftfartslovens § 155 og Bestemmelser for Luftfart BL5-50.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

"Forsvarskommandoen er i besiddelse af dokumentation for, at det vindende konsortium er godkendt til at fragte passagerer. Inversijas fly er således godkendt til kombineret transport af passagerer og

fragt, ligesom selskabet Inversija er godkendt til at fragte enten passagerer, cargo eller en kombination af disse på de to tilbudte IL76 T.

Forsvarskommandoen skal hertil bemærke, at de regler, Cimber Air A/S her henviser til, ikke er relevante i denne sammenhæng, idet de regulerer de forhold, der gælder for dansk indregistrerede fly. Her er der tale om fly indregistreret i Letland. Disse skal for at flyve for den danske stat have en stats-tilladelse, hvilket er opnået i Flyvertaktisk Kommando, der har fået en tilladelse fra Statens Luftfarts-væsen til at indchartre IL76.

I forbindelse med tilladelsen er det de almindelige regler for fly indregistreret i udlandet, der gælder. Her fremgår det af luftfartslovens § 1, at EF-Forordninger har forrang frem for national lovgivning, og i henhold til Kommissionens Forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008, som ændrer Rådets Forordning 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, bilag III, OPS.1.001., er flyvemaskiner, der benyttes til militære formål, undtaget fra reglerne.

Det er således ikke korrekt, at forsvaret ikke har mulighed for at anvende den tilbudte kombinations-mulighed, men det skal naturligvis understreges, at denne anvendelsesmulighed aldrig vil blive benyt-tet, såfremt dette i en given situation kunne føre til, at man måtte gå på kompromis med soldaternes sikkerhed.

Det skal hertil nævnes, at transport af personel primært vil blive foretaget ved anvendelse af den Boeing 737QC passagermaskine, der tillige indchartres som del af kontrakten med det vindende kon-sortium."

- g) Cimber Sterling påstår på side 4, at de to fast indchartrede IL76 fragtfly ikke lovligt kan indsættes til civile fragtopgaver.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

"Dette er ikke korrekt. Det har dog ikke været forudsat i udbuddet, at de to IL76 skulle afsættes på det civile spotmarked i noget større omfang, idet det er velkendt, at IL76 stage II fly primært kan operere på dispensation fra støjkravene. I det omfang flyene skal afsættes civilt, er det således til-tænkt at ske til humanitære organisationer og lign., idet disse flyver under samme dispensationer som når flyene anvendes til militære formål. Det skal dog understreges, at de to IL76 primært har været tænkt anvendt til flytning af militært gods for forsvaret selv samt for vores allierede, NATO-partnere og lign.

Forsvarskommandoen kan supplerende oplyse, at skulle der opstå et behov for at flyve civilt med en IL76, er der mulighed for dette via det IL76 stage IV back up fly, som er en del af tilbuddet."

- h) Cimber Sterling påstår videre på side 4, at Forsvarskommandoen skulle have tilrettelagt evalueringen af tilbudsgiverne til det vindende konsortiums fordel samt har bistået det vindende konsortium under tilbudsudarbejdelsen.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

"Dette er ikke tilfældet. Forsvarskommandoen har efterlevet udbudsreglerne og i overensstemmelse hermed truffet beslutning i sagen til ugunst for Cimber Air A/S.

Det kan supplerende oplyses, at Forsvarskommandoen havde en dialog med alle bydere i forbindelse med anden runde af prækvalifikationen. Herudover blev alle tre bydere gjort opmærksom på fejl i deres tilbud i forbindelse med overgang til udbud efter forhandling. Forsvarskommandoen har således behandlet alle bydere ens."

- i) Cimber Sterling hævder endvidere, at det vindende konsortium undervejs i processen skulle have ændret sin konstruktion.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

" Dette ikke er korrekt. Forsvarskommandoen kan dog bekræfte, at det vindende konsortium, som oplyst, på et møde i Forsvarskommandoen under den fase, som hedder udbud efter forhandling, havde en på tidspunktet interesseret underleverandør med til forhandlingerne. Forsvarskommandoen har i den forbindelse ikke bestemt, hvordan og af hvem de prækvalificerede virksomheder skulle lade sig repræsentere. Dette gjaldt også for Cimber Sterling, da de tilsvarende var inviteret til møde i Forsvarskommandoen."

- j) Endelig hævder Cimber Sterling, at det vindende konsortium – i modsætning til Cimber Sterling - ikke har medtaget nogen form for selvbeskyttelse for soldaterne i sit tilbud.

Forsvarskommandoen har til dette oplyst, at:

" Cimber Sterling har, modsat hvad der indikeres, ikke givet tilbud på selvbeskyttelse. Cimber Sterling har derimod foretaget en række sonderinger i markedet, som Cimber Sterling også er krediteret for i tilbudsevalueringen. Forsvarskommandoen vurderede i markedsundersøgelsesfasen, at spørgsmålet om selvbeskyttelse skulle håndteres uden for selve udbuddet, hvilket derfor er situationen. Det vindende konsortium har - i tilbuddet - vist villighed til samarbejde om denne løsning. Forsvarskommandoen undersøger aktuelt flere muligheder for selvbeskyttelsessystemer på markedet."

Forsvarsministeriet kan tilslutte sig Forsvarskommandoens bemærkninger til de af Cimber Sterling anførte påstande.

Forsvarsministeriet skal ikke undlade at bemærke, at ministeriet finder det beskæmmende, at et firma med Cimber Sterlings hidtidige gode ry har valgt at tale deres sag ved at sende et brev til Forsvarsudvalget, der i den grad, som det fremgår af ovenstående, er præget af fejlцитater og forkerte påstande.

Endvidere skal Forsvarsministeriet bemærke, at man finder det besynderligt, at Cimber Sterling vælger alene at kommunikere gennem Folketingets Forsvarsudvalg, folketingsmedlemmer og medier m.v. i stedet for at henvende sig direkte til Forsvarsministeriet.

Såfremt Cimber Sterling har følt – som administrerende direktør Jørgen Nielsen citeres for – at man "*ikke er blevet behandlet ordentligt i udbudsrunder*", og at man "*ikke har fået en ordentlig behandling, som man kan forvente af en offentlig institution*", havde det mest nærliggende vel været at rette henvendelse til Forsvarskommandoens overordnede myndighed – dvs. Forsvarsministeriet. Dette har Cimber Sterling dog tilsyneladende ikke ønsket at gøre, uagtet at trådene i denne sag måske derved kunne være redet ud tidligere end tilfældet er.

Endvidere virker det besynderligt, at administrerende direktør Jørgen Nielsen 26. marts 2009 udtaler følgende til Berlingske Tidende om forsvarsministeren: "*noget tyder på, at han har indskrænket indsigt i denne sag. Det lader til, at han bliver fodret med de forkerte oplysninger.*" Såfremt dette rent faktisk er Cimber Sterling's vurdering af sagen, burde det netop være i Cimber Sterling's interesse at rette direkte henvendelse til Forsvarsministeriet. Men dette er ikke sket.

Endelig skal blot bemærkes, at sagen nu gerne skulle være fuldt belyst gennem sidste uges samråd og de besvarelser af efterfølgende spørgsmål, som forsvarsministeren har sendt til Folketinget. Det kan konstateres, at Finansudvalget tiltrådte aktstykke nr. 117 om LUFTARK på udvalgets møde den 26. marts 2009.

Afslutningsvis skal bemærkes, at såfremt De på baggrund af ovenstående måtte ønske at korrigere Deres udlægning af Forsvarsministerens udtalelser, så hører Forsvarsministeriet selvsagt gerne herom.

For god ordrens skyld bemærkes, at kopi af nærværende brev tilsendes Folketingets Forsvarsudvalg.

Med venlig hilsen

Kim J. Jørgensen
Afdelingschef