

DET TALTE ORD GÆLDER
FORSVARSMINISTERIET



FORSVARSMINISTERENS TALESEDDEL FRA SAMRÅD DEN 13. APRIL 2010 VEDR STRATEGISK LUFTRANSPORT

Forsvarsministerens taleseddel fra samråd i Forsvarsudvalget den 13. april 2010 vedrørende strategisk lufttransport er gengivet nedenfor.

Talepunkterne indeholder en indledning og besvarelse af samrådsspørgsmål P, Q, R, S, T og U.

DET TALTE ORD GÆLDER

Talepunkter

Indledning

- Dagens samråd handler om strategisk lufttransport i forsvaret – nærmere bestemt det såkaldte projekt LUFTARK – og jeg forstår, at det ikke er første gang temaet behandles her i udvalget.
- Projektet blev etableret i marts 2009, ved at forsvaret chartrede kommercielle, det vil sige civile fly, til strategisk lufttransport.
- Som jeg antydede før har Projekt LUFTARK været meget omtalt, ikke mindst i medierne. Det har dog ikke altid været til at genkende de forhold, der er blevet beskrevet.
- Mit indlæg på samrådet her skulle derfor gerne bidrage til at skabe overblik over projektet og fjerne eventuelle uklarheder, der måtte være. Det bliver måske lidt langt, men jeg håber, at udvalget – i saglighedens interesse – vil bære over med mig.
- Jeg vil indlede med en kort beskrivelse af formålet med projekt LUFTARK. Efterfølgende vil jeg sige lidt om, hvordan etableringen er gennemført, og hvad den aktuelle status er i projektet.
- Herefter vil de enkelte spørgsmål, som er stillet i tilknytning til samrådet, blive besvaret.

Formål med projekt LUFTARK

- Det primære formål med etablering af en strategisk lufttransportkapacitet i forsvaret er først og fremmest at kunne opfylde det danske behov for strategisk lufttransport.
- Ved strategisk lufttransport forstås transport af gods, materiel og personel til og fra operationsområder. F.eks. fra Danmark til Afghanistan.
- Det må ikke forveksles med transport inde i operationsområdet f.eks. mellem to baser i Afghanistan. Sidstnævnte type transport udføres eksempelvis af forsvarets C130J-30 Herkules fly, der er udrustet til at operere i det trusselsmiljø. Denne form for transport defineres som taktisk lufttransport.
- Forsvaret har behov for strategisk lufttransport af gods og personel til at understøtte de internationale operationer bl.a. i Afghanistan, men også til nationale operationer, eksempelvis i Grønland.
- Chartring af civile fly til henholdsvis godstransport og passagertransport giver forsvaret en sikker adgang til transportkapacitet til en fast aftalt pris.
- Som en sekundær effekt medfører fuldtidschartring, som er tilfældet i projekt LUFTARK, en vis overskudskapacitet, som forsvaret kan bytte eller afsætte til samarbejdspartnere bl.a. i NATO. Det bidrager til at afhjælpe kapacitetsmanglen på dette område.

- Inden for NATO byttes transportkapacitet i et samarbejdsforum, hvor forsvaret kan veksle en del af overskudskapaciteten til andre transportydelser fra NATO-lande. Alternativt skulle man købe disse ydelser hos hinanden eller på det civile marked. Det kan eksempelvis være, at forsvaret bytter sig til transport af kampvogne med militære C-17 fly og NATO partnere bytter sig til transport med vores fly.
- Herudover frigør anvendelsen af LUFTARK kapacitet ved forsvarrets C-130J-30 Herkules fly, så de i stedet kan anvendes til mere taktisk betonedede flyvninger i selve operationsområderne.
- Samlet set omfatter projektet således etablering af en lufttransportkapacitet gennem køb af en transportydelse, der betales efterhånden, som den leveres.
- Den økonomiske risiko ved projektet er derved relativt begrænset.
- Alternativet til fuldtidschartring - hvis forsvaret ikke havde etableret LUFTARK - ville være inddækning af forsvarets lufttransportbehov på anden vis, eksempelvis ved anskaffelse af militære transportfly eller ad hoc chartring på spotmarkedet.
- Anskaffelse af fly ville være en dyr løsning, hvor der ud over selve anskaffelsen skulle opbygges strukturer i forsvaret til drift herunder ansættes piloter, etablering af hangarer med mere.
- Ad hoc chartring på spotmarkedet giver ikke samme sikkerhed over transportkapacitet som ved fuldtidschartring. Senest har jordskælvet på Haiti, hvor en stor del af nødhjælpen

blev fløjet ind med fragtfly af typen Ilyushin IL76, vist, at efterspørgslen på spotmarkedet kan ændre sig pludseligt. Man kan derfor ikke være sikker på, at der altid er kapacitet til rådighed.

Udbudsprocessen ved etablering af projekt LUFTARK

- Min forgænger redegjorde for forløbet med etablering af projekt LUFTARK ved besvarelse af spørgsmål I på samrådet den 25. marts 2009.
- Jeg vil trække linjerne op fra den tidligere redegørelse og supplere med udviklingen efter den 25. marts 2009.
- Forsvarskommandoen har tidligere redegjort for udbudsprocessen - og jeg citerer:
- "Etableringen af LUFTARK'en er omfattet af EU's udbudsdirektiv. Forsvarskommandoen har gennemført udbudsprocessen i tæt samarbejde med Kammeradvokaten.
- Om selve udbudsprocessen kan oplyses, at:
 - Projektet blev udbudt som to delpakker. Én vedrørende carrier-ydelsen – altså selve transportflyene – og én vedrørende mægler-ydelsen – dvs. der hvor overskuds-kapacitet afsættes til samarbejdspartnere og det civile marked.
- Udbuddet var et begrænset udbud efter tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud".
- I den første prækvalifikationsrunde havde de deltagende virksomheder begået så mange formelle fejl, at kun én virksomhed kunne prækvalificeres. Denne virksomhed var Cimber Air [nu Cimber Sterling].

- Med kun én formel kandidat var der imidlertid ikke etableret en egentlig konkurrencesituation. Forsvarskommandoen valgte derfor – for at sikre effektiv forvaltning af offentlige midler og efter samråd med Kammeradvokaten – at annullere udbuddet og indlede et fornyet udbud med en ny prækvalifikationsrunde.
- I anden prækvalifikationsrunde blev alle de deltagende virksomheder grundigt vejledt om tidligere fejl, og blev samtidig orienteret om, hvordan deres ansøgning blev korrekt. Samtidig blev der udarbejdet og offentliggjort en udførlig vejledning til brug for tidligere såvel som for nye ansøgere.
- Denne anden prækvalifikationsrunde endte med, at 9 virksomheder (enkeltstående og konsortier) blev prækvalificeret til at byde på opgaven og fik adgang til det egentlige udbudsmateriale.
- Herefter gik tilbudsfasen i gang. Den resulterede i 5 tilbud, der fordelte sig med tre tilbud på carrier-ydelsen og tre tilbud på mægler-ydelsen. (Cimber Air havde budt på begge).
- Alle tilbud på mægler-ydelsen – dvs. afsættelsen af overskuds-kapacitet – var konditions-mæssige (dvs. overholdt reglerne for tilbuddet), og efter en evaluering blev det engelske selskab Avico UK and Ireland Ltd. identificeret som vinder.
- I forhold til carrier-ydelsen, var der ingen af tilbuddene, som var i overensstemmelse med de krav, som var stillet i udbudsmaterialet.

- Forsvarskommandoen besluttede derfor, efter konsultation med Kammeradvokaten, at overgå til udbud efter forhandling med tre virksomheder, heriblandt Cimber Air og Adagold.
- Igennem denne proces blev de tre virksomheder bl.a. gjort opmærksom på, hvor deres tilbud indeholdt fejl. Formålet hermed var at sikre, at der kunne gennemføres en ny udbudsrunde, hvor de indkomne tilbud var konditionsræssige. Det vil sige, at de overholdt udbudskravene.
- På baggrund af forhandlingerne foretog forsvaret - i samarbejde med Kammeradvokaten – enkelte justeringer i udbudsmaterialet, der herefter blev offentliggjort for de tre virksomheder.
- Efter en ny 14 dages tilbudsrunde var resultatet imidlertid, at kun ét af de tre indkomne tilbud fulgte kravene i udbuddet. Det var et konsortium ved navn "Adagold/Inversija", som består af dels et australsk, dels et lettisk firma.
- Da Adagold's tilbud samtidig opfyldte forsvarets behov, blev konsortiet udpeget som vinder af udbuddet. Det vil sige i fuld overensstemmelse med reglerne på udbudsområdet.
- Efter offentliggørelsen af beslutningen modtog Forsvarskommandoen reaktioner fra alle tre tilbudsgivere. To af tilbudsgiverne accepterede afgørelsen, mens Cimber Air gav udtryk for, at de ikke kunne acceptere beslutningen.
- Forsvarskommandoen gennemgik herefter på ny de forhold, som havde medført, at Cimber Airs tilbud ikke opfyldte kravene

i udbuddet, og Cimber Air søgte i den sammenhæng at klarificere dele af tilbuddet.

- Derefter valgte Forsvarskommandoen – på råd fra Kammeradvokaten – "for en sikkerheds skyld" at lave en komplet evaluering af Cimbers tilbud, da det efter Cimber Air's klarificeringer ikke med sikkerhed kunne siges, at tilbuddet ikke opfyldte kravene i udbuddet.
- Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at Cimber Air's tilbud omfattede anvendelse af de to selvsamme Ilyushin IL76 fra Inversija, som konsortiet Adagold/Inversija baserede deres tilbud på. Et forhold, der blev behandlet i den efterfølgende klagesag ved Klagenævnet for Udbud.
- Cimber Airs tilbud blev herefter evalueret på samme måde og af den samme evalueringsgruppe, som tidligere havde evalueret Adagold's tilbud.
- Resultatet af evalueringen blev dog, at det stadig var Adagold, der havde indsendt det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Adagold blev derfor – igen – tildelt opgaven.
- Det var en ret tidskrævende proces, som strakte sig over en periode på næsten 8 måneder med start i april 2008. Det var derfor først den 19. december 2008, at Forsvarskommandoen kunne meddele deltagerne den endelige beslutning.
- Efter det tidspunkt, hvor man i et tilbud har givet opgaven til et konkret firma, er der en 10 dages såkaldt "stand-still periode",

hvor de øvrige tilbudsgivere har mulighed for at forholde sig til beslutningen, og hvor der ikke må indgås kontrakt.

- I det konkrete tilfælde valgte Cimber Air - 4 dage efter beslutningen - at klage over udbuddet i dets helhed til Klagenævnet for Udbud.
- Klagen indeholdt dels en række påstande af substantiel karakter, dels en indledende påstand om, at Klagenævnet skulle tillægge klagen opsættende virkning. Det ville i praksis sige, at forsvaret ikke skulle kunne gå videre med kontrakten med Adagold, før klagesagen var afgjort.
- Klagenævnet for Udbud traf dog allerede medio januar 2009 afgørelse om, at klagen ikke skulle tillægges opsættende virkning.
- Klagenævnet gav derfor Forsvarskommandoen adgang til at indgå kontrakt med Adagold - på trods af den verserende klagesag.
- Dette er opfølgning på samrådet den 25. marts 2009.
- Klagenævnet for Udbud afsagde den 1. oktober 2009 kendelse i klagesagen.
- Klagenævnet afviste 15 af de 16 påstande, som Cimber Air havde fremsat, mens en enkelt blev taget delvist til følge.
- Den påstand, der delvist blev taget til følge, går ud på, at Forsvarskommandoen havde sammenblandet udvælgelses- og til-

delingskriterier i forbindelse med tildeling af mæglerkontrakten. Dette gav dog ikke anledning til ændring af kontrakten.

- Klagenævnets afgørelse gav således i al væsentlighed Forsvarskommandoen medhold og viste, at Forsvarskommandoen havde gennemført udbudsprocessen i overensstemmelse med gældende regler.
- Man kan også notere sig, at Cimber Air valgte ikke at anke afgørelsen."
- Dette besvarer samtidig samrådsspørgsmål Q, der har følgende ordlyd:

"Vil ministeren redegøre for forløbet vedr. udbuddet om strategisk lufttransport?"

Implementering af projekt LUFTARK

- Jeg vil nu redegøre for implementering af projekt LUFTARK.
- Forsvarskommandoen har oplyst følgende om implementeringen – og jeg citerer:
- "Samtidig med anlæggelse af førnævnte klagesag, blev der fremsat en række beskyldninger mod især Adagold vedrørende deres pålidelighed som kontraktpart. Eksempelvis blev det hævdet, at Adagold ulovligt havde fløjet fanger til den amerikanske Guantanamo lejr.
- Disse beskyldninger, der efterfølgende blev tilbagevist, bevirkede, at kontraktunderskrivelsen trak ud.
- De australske myndigheder dokumenterede i den forbindelse, at Adagold i et enkelt tilfælde havde løst en opgave for den australske regering, med at transportere en frigiven australsk borger fra USA til Australien.
- Herudover blev kontrakten blandt andet gjort betinget af, at Adagolds direktør udarbejdede en edsvoren erklæring om, at Adagold ikke havde deltaget i ulovlige CIA-flyvninger. Hvilket var en anden påstand.
- Kontrakten med konsortiet Adagold/Inversija trådte i kraft den 26. marts 2009, og første flyvning blev gennemført den 4. maj 2009 i form af en flyvning med et Ilyushin IL76 fly med gods fra Danmark til Camp Bastion i Afghanistan.

- Erfaringerne fra denne flyvning er tidligere beskrevet i besvarelse af forsvarsudvalgsspørgsmål nr. 183 af den 10. juni 2009.
- Det fremgår af besvarelsen af udvalgsspørgsmål nr. 183, at den første flyvning viste, at der var behov for at klarlægge procedurer. Flyvningen viste dog ikke proceduremæssige problemer ud over forventeligt niveau for en første flyvning.
- På passagersiden måtte konsortiet Adagold/Inversija i slutningen af maj måned 2009 konstatere, at deres underleverandør på passagertransport var i økonomiske vanskeligheder. Konsortiet bad derfor Forsvarskommandoen om lov til at skifte underleverandør fra en australsk til en dansk leverandør. Med dette skift hørte også et skift af passagerfly fra en Boeing 737-300QC indledningsvis til en MD87 og senere en MD83.
- Sagen blev belyst både operativt, økonomisk og juridisk, bl.a. ved inddragelse af Kammeradvokaten.
- Da det fandtes tilstrækkeligt dokumenteret, at løsningen ikke ville stille forsvaret ringere, hverken operativt, økonomisk eller juridisk, blev denne løsning - under inddragelse af Kammeradvokaten - accepteret.
- Fra forsvarets accept af løsningen til implementeringen heraf forløb ca. 2 uger.
- Konsortiet Adagold/Inversija bruger nu det danske firma Danish Air Transport som underleverandør på passagertransport, hvor der anvendes et passagerfly af typen MD83.

- Kontrakten med den civile mægler blev underskrevet den 6. maj 2009.
- Med kontrakterne på plads blev der iværksat et arbejde mellem de tre parter i projektet – forsvaret, konsortiet Adagold/Inversija og mægleren. Formålet var at sikre de bedst mulige procedurer i samarbejdet for at løse opgaven med forsvarrets strategiske lufttransport.
- Der er i den forbindelse blevet udarbejdet "Standard Operating Procedures" mellem forsvaret og konsortiet, forsvaret og mægleren og mellem mægleren og konsortiet.
- I forbindelse med implementeringen af de procedurer, der skulle sikre et gnidningsfrit samarbejde mellem mægleren og konsortiet Adagold/Inversija, viste det sig, at der var behov for yderligere præcisering af ansvarsfordelingen. Herudover var der behov for anvendelse af et planlægningsværktøj bl.a. til prisberegning. Dette er implementeret pr. 1. december 2009.
- Forsinkelsen med underskrivelsen af begge kontrakter, såvel som afklaring af de forskellige procedurer og processer både internt og eksternt, har dog betydet, at den endelige implementering af projektets løsning har taget længere tid end først antaget.
- Dette har endvidere affødt en forsinkelse i forhold til salg af overskydende kapacitet.
- Internt i forsvaret er der ligeledes udarbejdet de nødvendige direktiver for at kunne drive projektet korrekt.

- Flyvertaktisk Kommando har mandat og kompetence til at disponere kapacitet til løsning af forsvarets lufttransportbehov, herunder anvendelse af kapaciteten i LUFTARK.
- Det fremgår af ansvarsfordelingen, at det er konsortiets ansvar, at flyene til enhver tid flyver i overensstemmelse med gældende regler og tilladelser. Forudsætningen for dette er, at flyene naturligvis opfylder gældende internationale sikkerhedsbestemmelser.
- Forsvaret er ved Forsvarets Materieltjeneste kontraktholder, og varetager sine interesser i overensstemmelse hermed."

Her slutter citatet fra Forsvarskommandoen

- I tilknytning til Forsvarskommandoens redegørelse for implementeringen af projektet, har der været nogle forhold undervejs i forløbet, som det vil være passende at knytte nogle kommentarer til.
- Det drejer sig om følgende forhold, som jeg har bedt Forsvarskommandoen redegøre for - og jeg citerer:
- "Kapaciteten i projektet er sammensat med et passagerfly til personeltransport og to fragtfly til godstransport. Passagerflyet er af typen MD83 og fragtflyene er af typen Ilyushin IL76.
- Forsvarets anvendelse af Ilyushin IL76 flyene har været omdiskuteret gennem hele forløbet.

- Denne flytype anvendes, fordi den kan løse størstedelen af forsvarets transportopgaver.
- Herudover blev de selvsamme to fly af denne type tilbudt i udbudsprocessen både af det vindende konsortium, og som tidligere nævnt af Cimber Sterling.
- Den sidste tilbudsgiver, der deltog i udbuds processen "udbud efter forhandling" tilbød ligeledes Ilyushin IL76 fly.
- Det var således Ilyushin IL76 eller Ilyushin IL76 eller Ilyushin IL76, som forsvaret skulle ende med.
- De to Ilyushin IL76 fly, som forsvaret chartrede til transport af gods, havde fra kontraktperiodens start tilladelse fra de lettiske luftfartsmyndigheder til at medbringe et begrænset antal personer. Denne tilladelse blev dog inddraget den 16. december 2009.
- Forsvaret anvendte muligheden for transportere personel i forbindelse med flyvning med gods et begrænset antal gange, frem til at tilladelsen blev inddraget.
- Senest har de lettiske luftfartsmyndigheder den 16. marts 2010 fjernet de to Ilyushin IL76 fly fra det Air Operator Certificate (AOC), som de lettiske myndigheder har udstedt til Inversija. Dermed kan Inversija ikke længere anvende disse fly til at levere transport under kontrakten med forsvaret.
- De to Ilyushin IL76, der er tale om, var de eneste fly af denne type registreret i et EU land.

- De lettiske luftfartsmyndigheder har handlet på baggrund af en henstilling fra EU-kommissionen.
- Det andet firma i LUFTARK konsortiet, Adagold, har i den sammenhæng forklaret over for Forsvarskommandoen, hvorfor de to Ilyushin IL76 blev fjernet fra Inversijas Air Operator Certificate.
- Det skal bemærkes, at Adagolds beskrivelse er givet fra en part i sagen og skal derfor betragtes som et subjektivt indlæg.
- Adagold beskriver, at inden for EU og i de fleste vestlige luftfartsregulativer, skal flyproducenten (eksempelvis Boeing eller Airbus) have direkte godkendelser af og kontakt til relevante luftfartsmyndigheder. Endvidere skal producenterne have samme interaktion med de flyselskaber, som anvender deres fly.
- Dette giver mulighed for en kontrolleret proces med blandt andet reservedele, servicemanualer, samt for at flyvedligeholdelse gennemføres i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer.
- Russiske flyproducenter – som i dette tilfælde er producenterne af Ilyushin IL 76 flyene – har ikke del i et sådan samarbejde.
- Det medfører ikke i sig selv en reel sikkerhedsbrist, men betyder, at systemet i de europæiske tilsynsmyndigheders optik ikke er komplet, da de ikke har adgang til fælles og bekræftede oplysninger fra netop de specifikke producenter.

- Inversija har en kontrakt vedrørende udveksling af oplysninger med Design Bureau Ilyushin, der er fabrikanten af Ilyushin IL76, som også omfatter det lettiske Civil Aviation Agency. Hermed er der en kontrolleret metode til sikring af, at anvendelse af reservedele og gennemførelse af vedligeholdelse sker i overensstemmelse med producentens retningslinjer.
- Denne kontrakt er imidlertid ikke godkendt af European Aviation Safety Agency eller EU-kommissionen, hvorfor Inversija ikke anses for at leve op til europæiske regler på dette område.
- EU kommissionen har oplyst, at Design Bureau Ilyushin ikke har søgt om certificering af flytypen i EU.
- Ligeledes har hverken Design Bureau Ilyushin eller Rusland, der er designland for Ilyushin fly, givet informationer til European Aviation Safety Agency vedrørende vedligeholdelse af flytypen i EU. Det har derfor ikke været muligt for de lettiske luftfartsmyndigheder at vise, at de to lettisk registrerede Ilyushin IL76 levede op til EU's regler på området. Dette uagtet Adagolds redegørelse for, at Inversija har en lignende kontrakt med Design Bureau Ilyushin og de lettiske luftfartsmyndigheder, der sikrer kontrollerede procedurer ved vedligeholdelse.
- Grundlæggende kan man sige, at problemstillingen er en sag mellem konsortiet Adagold/Inversija og de lettiske luftfartsmyndigheder, idet den påvirker Inversijas muligheder for at anvende sine fly.

- Forsvaret primære interesse som kontraktholder, er derfor at forholde sig til, hvorvidt konsortiet leverer den flykapacitet, der fremgår af den indgåede kontrakt.
- Det skal i den forbindelse oplyses, at konsortiet efter Kammeradvokatens vurdering ikke har misligholdt kontrakten.
- Støj og brændstofforbrug for fly af typen Ilyushin IL76 har ligeledes været genstand for debat.
- I den sammenhæng skal der tages i betragtning, at flytypen er tilbudt af konsortiet, fordi den kan løse forsvarets lufttransportopgaver. Det omfatter blandt andet transport af såkaldt "outsized cargo", der er større genstande såsom køretøjer eller 20-fods containere. Det er det, forsvaret har bedt om, at de skal kunne transportere.
- Vurderingen af støj og brændstofforbrug bør derfor ikke ses isoleret, men under hensyntagen til, at Ilyushin IL76 er en af de få flytyper, som kan løse denne del af forsvarets transportbehov.
- Det er derfor ikke relevant at sammenligne Ilyushin IL76 med mere moderne fly, der støjer mindre og bruger mindre brændstof, hvis flytypen ikke kan opfylde de tekniske specifikationer, som forsvaret har efterspurgt i udbuddet.
- De internationale støj-niveaustandarder er fastsat af den internationale luftfartsorganisation, ICAO (International Civil Aviation Organization). Her skelnes mellem fire forskellige kategori-

er af fly på grundlag af støjforurening: stage I fly, stage II fly, stage III fly og stage IV fly.

- Stage I fly, der er den kraftigste og mest forurenende flytypekategori, er ikke længere i brug. Stage II og Stage III fly er mere støjsvage flytyper, og Stage IV fly er nye, mindre støjende og mere brændstoføkonomiske fly.
- De to Ilyushin IL76, som forsvaret anvender, er såkaldt stage II – fly.
- Generelt er de Ilyushin fly, der anvendes i dag, stage II fly. Det er muligt på disse fly at installere en støjdæmpende anordning (et såkaldt "hush kit") for på den måde at opfylde støjkravene til stage III fly. Stage II fly med "hush kit" anses således for at være stage III fly.
- EU Kommissionen har på den ene side gennemført lovgivning, der sætter lavere grænser for flystøj, end dem der følger af de internationale ICAO-standarder.
- På den anden side er der indført EU lovgivning, som forbyder anvendelse af støjdæmpede fly. EU Kommissionen har i relation hertil gjort gældende, at denne sidstnævnte lovgivning er baseret på miljømæssige principper. Ifølge EU Kommissionen vurderes det således, at fly som bruger "hush kits" ikke mindsker støjgenerne i væsentlig grad, men derimod anvender flyet yderligere brændstof. Påsætning af de såkaldte "hush kits" vil derfor ikke i højere grad medføre, at flyet lever op til europæiske regler.

- Beflyvning af Flyvestation Karup med stage II – fly kræver dispensation fra Statens Luftfartsvæsen, hvilket er givet. Forsvarets dispensation er fornyet i januar 2010.
- Kontrakten med konsortiet Adagold/Inversija indeholder på det grundlag en betingelse om, at kontraktparterne til enhver tid skal kunne stille fly til rådighed, der overholder den til enhver tid gældende internationale miljøstandard, således at operationerne kontinuerligt kan gennemføres."

Her slutter citatet fra Forsvarskommandoen

- Dette forhold omkring kontrakten blev også belyst ved samrådet den 25. marts 2009.
- Denne redegørelse besvarer samtidig samrådsspørgsmål R, der har følgende ordlyd:

"Vil ministeren redegøre for forløbet med implementeringen af "strategisk lufttransport" fra det øjeblik Adagold og partnere blev valgt som operatør?"

- Besvarelse af samrådsspørgsmål
- Jeg vil nu overgå til besvarelse af de resterende samrådspørgsmål.
- Samrådsspørgsmålene har et vist overlap.
- Beskrivelsen af forløbet med udbudsprocessen og etablering af projekt LUFTARK, som jeg lige har gennemgået, og som besvarer samrådsspørgsmål Q og R, besvarer samtidig størstedelen af samrådsspørgsmål P, der har følgende ordlyd:

"Vil ministeren redegøre for forløbet omkring udbud og implementering af "strategisk lufttransport", samt redegøre for hvilke skridt det er nødvendigt at tage fremover, i lyset af at Inversija har mistet sit Air Operator Certificate (AOC) og ikke længere kan opfylde sine kontraktlige forpligtelser?"

- Den efterfølgende besvarelse af samrådsspørgsmål T lidt senere vil indgå som besvarelse af den resterende del af samrådspørgsmål P.

Samrådsspørgsmål S:

"Vil ministeren redegøre for økonomien vedr. "strategisk lufttransport", herunder:

- *det bevilligede forskud*
- *de ekstra udgifter, der er påløbet projektet, bl.a. til brændstof*
- *resultatet af de første 6 måneder*
- *antal solgte timer og de heraf indløbne indtægter*
- *alle øvrige oplysninger vedr. projektets økonomi, herunder den samlede økonomi for brugerne."*

Ad spørgsmål om det bevilligede forskud

Talepunkter:

- Som tidligere oplyst ved besvarelse af forsvarsudvalgsspørgsmål 147 den 26. marts 2009, og spørgsmål 149 den 3. april 2009, er der ikke udbetalt forskud i forbindelse med projektet.

Ad spørgsmål om de ekstra udgifter, der er påløbet projektet, bl.a. til brændstof

Talepunkter:

- Forsvarskommandoen har til brug for besvarelsen af dette spørgsmål oplyst følgende - og jeg citerer:
- "Forsvaret har købt et antal flyvetimer til en fast pris, dækkende flyet, besætningen, forsikring af flyet og lignende.
- Herudover vil den enkelte flyvning påføre forsvaret en række aktivitetsbestemte (variable) udgifter såsom brændstof, over-

flyvningsafgifter, lufthavnsafgifter, krigsforsikring, catering, overnatning og diæter for flybesætning mv.

- Dette er en almindelig måde at chartre fly på, også benævnt "wet lease".
- Udgifter til brændstof kan således ikke betegnes som ekstra udgifter, idet det er aktivitetsbestemte udgifter.
- Omkostningerne til brændstof er opgjort til 22,7 mio. kr. i 2009, hvilket omfatter tankning ved eksterne leverandører og tankninger fra forsvarrets tankanlæg."

Ad spørgsmål om resultatet af de første 6 måneder

Talepunkter:

- Forsvarskommandoen har til brug for besvarelsen af dette spørgsmål oplyst følgende - og jeg citerer:
- "Forsvarskommandoen har afholdt udgifter i overensstemmelse med kontrakten. Beløbene i kontrakten er kommercielt fortrolige.
- Leverandøren har opfyldt sin del af kontrakten og leveret den aftalte flykapacitet.
- Forsvaret har i alt fløjet 922,7 timer med transportflyene og 412,5 timer med passagerflyet i perioden fra maj til december 2009.

- Forsvarets anvendelse af strategisk lufttransport er ikke jævnt fordelt over året. Behovet er eksempelvis størst i forbindelse med rotationer af udsendte styrkebidrag til og fra Afghanistan. Opgørelser over kortere perioder giver derfor ikke et retvisende billede af kapacitetsanvendelsen.”

Ad spørgsmål om antal solgte timer og de heraf indløbne indtægter

Talepunkter:

- Forsvarskommandoen har til brug for besvarelsen af dette spørgsmål oplyst følgende - og jeg citerer:
- ”Der er frem til den 1. april 2010 solgt 78 timers persontransport på MD-83/MD-87 og 23,5 timers godstransport på Ilyushin IL-76 flyene.
- Størstedelen af salget er gennemført via det multinationale samarbejde i NATO’s Movement Coordination Centre Europe, hvor afregningen sker i de såkaldte ATARES point.
- ATARES point er et fast bytteforhold i forhold til anden lufttransport. Flyvetimer på én type fly kan byttes til flyvetimer på en anden flytype ved betaling med ATARES point.
- Danmark har brugt en del ATARES point til transport af meget tungt gods blandt andet kampvogne til Afghanistan.
- Forsvaret har derfor indledningsvis haft fokus på optjening af ATARES point ved salg af kapacitet i projekt LUFTARK.

- Værdien af salget af flykapacitet i NATO's Movement Coordination Centre Europe afhænger af hvilken kapacitet, Danmark vælger at anvende de indtjente point til.
- Herudover har den civile mægler har solgt 39 flyvninger med Ilyushin IL76 på det civile marked. Flyvningerne gennemføres i perioden den 1. til 21. april 2010. I sagens natur opgøres det præcise antal flyvetimer først efterfølgende."

Ad spørgsmål om alle øvrige oplysninger vedr. projektets økonomi, herunder den samlede økonomi for brugerne

Talepunkter:

- Forsvarskommandoen har til brug for besvarelsen af dette spørgsmål oplyst følgende - og jeg citerer:
- "Projektets økonomi er baseret på et købt antal flyvetimer, hvoraf forsvaret som primær bruger først inddækker eget transportbehov.
- Projektet er omkostningsbaseret. Det betyder, at såvel interne som eksterne brugere betaler for anvendelse af kapaciteten.
- Samlet har forbruget i 2009 været ca. 144,5 mio.kr, inklusiv omkostninger til brændstof på ca. 22,7 mio.kr. Indtægterne ved anvendelse af interne og eksterne brugere har været ca. 77,9 mio.kr.
- Overskydende kapacitet søges afsat til andre. En del af kapaciteten afsættes som nævnt i NATO's Movement Coordination

Centre Europe, hvor der er beregnet et fast bytteforhold i forhold til anden lufttransport. Alternativt afsættes kapaciteten på spotmarkedet, hvor priserne løbende varierer.

- Der skal i den sammenhæng erindres om, at formålet med projektet ikke er at tjene penge. Salg af overskudskapacitet er en måde at reducere omkostningerne på. Hele idéen med projektet er dække forsvarets transportbehov.
- Projektet er stadig i en konsolideringsfase, og det er Forsvarskommandoens forventning, at salg af overskydende kapacitet vil stige, efterhånden som projektet yderligere konsolideres.
- Opgørelsen over indtægter og udgifter kan ikke betragtes isoleret. Selve rådigheden over kapaciteten i projektet, den planlægningsmæssige frihed, den internationale goodwill, Danmark har opnået i NATO som følge af projektet, er ikke prisfastsat."

Samrådsspørgsmål T:

" Vil ministeren redegøre for de mulige løsningsmodeller vedr. "strategisk lufttransport", efter at Inversija har mistet sit AOC, samt redegøre for reglerne om udbud, herunder om et andet selskab nu får tilbuddet, eller om udbuddet skal gå om?"

Talepunkter:

- Forsvarskommandoen har til brug for besvarelsen af dette spørgsmål oplyst følgende - og jeg citerer:
- "Forsvarskommandoen forholder sig til sagen som kontraktholder og har inddraget Kammeradvokaten i behandlingen af forholdet.
- Konsortiet skal således levere den aftalte lufttransportkapacitet indenfor de definerede rammer jf. kontrakten.
- Kammeradvokaten vurderer ikke, at forsvaret har grundlag for at opsiges kontrakten, idet der ikke vurderes at være sket misligholdelse af kontrakten.
- Konsortiet Adagold/Inversija har foreslået en løsning, hvor man vil anvende en underleverandør til løsning af forsvarets transportbehov – og dermed opfyldelse af kontrakten - for så vidt angår transport af gods.
- Løsningen omfatter, at de to lettisk registrerede Ilyushin IL76 udskiftes med to ukrainsk registrerede Ilyushin IL76 fly.

- Kammeradvokaten har på det foreliggende grundlag ikke haft indsigelser mod den tilbudte løsning, der opfylder kravene i kontrakten.
- Forsvarskommandoen har gjort konsortiet opmærksom på, at deres forpligtelser i henhold til kontrakten ikke ændres eller reduceres i forbindelse med skift af leverandør samt på, at forsvaret i tilfælde af misligholdelse af kontrakten vil kunne ophæve denne.
- I den forbindelse er det særligt fremhævet, at skiftet af leverandør ikke må kunne medføre, at kontrakten bliver dyrere eller forringes for forsvaret.
- Adagold har bekræftet, at de er klar over disse forbehold og bekræfter, at de er indforstået med, at kontraktvilkårene er uændrede, at deres forpligtelser er de samme, samt at prisen ikke på nogen måde må blive ændret til ulempe for forsvaret.
- Forsvarskommandoen har ikke stillet yderligere krav til konsortiet Adagold/Inversija, der kan fordyre kontrakten i forbindelse med, at der skiftes leverandør af transportfly.
- Kontrakten fortsætter således på de allerede eksisterende betingelser, og det er ikke relevant at overveje, hvorvidt udbuddet skal gå om.
- Forsvarskommandoen har herudover været i dialog med Statens Luftfartsvæsen om anvendelse af ukrainsk indregistrerede Ilyushin IL76.

- I relation til flysikkerhed er reglerne, at registreringslandets luftfartsmyndigheder har det overordnede ansvar for tilsyn med de flyvesikkerhedsmæssige forhold i de luftfartsselskaber, der opererer med base i landet.
- EU anerkender godkendelser fra luftfartsmyndigheder i lande udenfor EU i overensstemmelse med internationale konventioner og aftaler på området.
- Det luftfartsselskab, som opererer de ukrainsk indregistrerede Ilyushin IL76, er ikke opført på EU's liste over selskaber, som har helt eller delvist driftsforbud indenfor EU.
- Ilyushin IL76 fly registreret i et land udenfor EU - i dette tilfælde Ukraine - kan på den baggrund godt anvendes til beflyvning af destinationer indenfor EU. Dette til trods for at EU-kommissionen har fået de lettiske luftfartsmyndigheder til at inddrage Inversijas tilladelse til at flyve med fly af samme type registreret i EU.
- Det luftfartsselskab, der opererer de ukrainsk indregistrerede Ilyushin IL76 fly, hedder Maximus Air Cargo og har hovedsæde i de Forenede Arabiske Emirater.
- Maximus Air Cargos Ilyushin-fly betegnes "Ilyushin IL76 TD" og er fra 1992. Flyene er således nyere end de to Ilyushin IL76 fra Inversija."

Samrådsspørgsmål U:

"Ministeren bedes forklare, hvordan sagen om "strategisk lufttransport" har kunnet køre helt skævt, når både ministeren, departementet, Forsvarskommandoen, Kammeradvokaten og mange andre eksperter har været involveret. I den forbindelse ønskes en redegørelse for, hvorfor civile danske virksomheder med ekspertise i dette område ikke er blevet rådspurgt, hvorfor ministeren ikke ønskede en dialog med spørgeren, der igennem hele forløbet har sat alvorlige spørgsmålstejn ved hele projektet, ikke mindst de såkaldte COMBI – flyvninger, samt om ministeren overvejer at revurdere svarene på den række spørgsmål, spørgeren har stillet i denne sag?"

Talepunkter:

- Jeg mener ikke, sagen om strategisk lufttransport kan siges at være "kørt helt skævt".
- Forsvaret har rent faktisk opbygget en kapacitet til strategisk lufttransport baseret på chartring af civile kommercielle fly, som anvendes til at understøtte forsvarets opgaveløsning både nationalt og internationalt.
- Der har været stor fokus på projektet fra første færd fra mange forskellige sider - ikke mindst på grund af det økonomiske omfang.
- Forsvarskommandoens gennemførelse af udbudsprocessen er blevet stærkt kritiseret af Cimber Air, der ikke vandt udbuddet.

Det er ikke usædvanligt, at virksomheder, der taber et udbud, er skuffede over det og klager.

- Klagenævnet for Udbuds klare kendelse til fordel for Forsvarskommandoen, hvor 15 af klagerens 16 påstande blev afvist, viser imidlertid, at Forsvarskommandoen havde gennemført udbuddet tilfredsstillende og valgt det bedste af de mulige bud. Klagenævnet konkluderede således, at der ikke var grundlag for at ændre afgørelsen.
- Vedrørende anvendelse af ekspertise ved danske virksomheder, besvarede forsvarsministeren på samrådet den 25. marts 2009 et tilsvarende spørgsmål, spørgsmål T, med ordlyden "Har forsvaret anvendt et dansk firma som faglig sparring, som forsvaret gjorde ved søtransporten?"
- Svaret er fortsat, at forsvaret ikke anvendte danske virksomheder til faglig sparring i udbudsforretningen. Kammeradvokaten har på den juridiske og kommercielle side været snævert inddraget i alle udbuddets faser. Forsvaret baserede sit udbud på en omfattende markedsundersøgelse hos en række danske og internationale aktører både på leverandørsiden og udbydersiden.
- For så vidt angår spørgsmålet om dialog med spørgeren i sagen, er jeg ikke enig i, at forsvarsministeren – i dette tilfælde både min forgænger og jeg selv – ikke har ønsket dette. Mig bekendt er spørgeren ikke på noget tidspunkt blevet afvist, og der må siges at have været en omfattende korrespondance mellem spørgeren og ministeren vedrørende sagen. Det betrag-

ter jeg da som en klar imødekommelse af spørgerens ønske om oplysninger mv. vedrørende sagen.

- Endelig er der spurgt til, om der er behov for at revurdere tidligere besvarelser vedrørende LUFTARK. Hertil kan jeg klart sige, at jeg mener ikke, der er grund til at revurdere besvarelsen af de mange spørgsmål, der har været omkring strategisk lufttransport.
- Der har været udfordringer ved implementering af projektet, det tror jeg er klart for enhver. De er alle håndteret, uden at der er sket misligholdelse af kontrakten, og forsvaret har hele tiden fået den ydelse, der er betalt for.
- Forsvaret yder et stort stykke arbejde med at få projektet til at køre bedst muligt, men bruger også en del ressourcer på at håndtere den opmærksomhed, der har været omkring det.
- Jeg vil afslutningsvis sige, at projekt LUFTARK er fortsat under konsolidering. Med implementering af den nye løsning vedrørende transport af gods, falder der forhåbentligt ro om projektet.
- Jeg tilbyder på den baggrund gerne, at vende tilbage til udvalget om f.eks. en seks måneder tid, og give en orientering om status i projektet på det tidspunkt.
- Dette konkluderer min besvarelse af samrådsspørgsmålene.