

DET TALTE ORD GÆLDER
Samråd den 2. maj 2013

**Taleseddel til FOU samrådsspørgsmål X
vedrørende valg af flyoperatør til transport til Afghanistan
samt
FOU samrådsspørgsmål Å
vedrørende krav til løn- og arbejdsvilkår samt kædeansvar
torsdag den 2. maj 2013**

Taleseddel

FOU samrådsspørgsmål X

Spørgsmål X er stillet efter ønske af Troels Lund Poulsen (V).

Ministeren bedes redegøre for baggrunden for valg af flyoperatør til transport af danske soldater samt materiel til Afghanistan.

FOU samrådsspørgsmål Å

Spørgsmål Å er stillet efter ønske af Nikolaj Villumsen (EL).

Ministeren bedes redegøre for, om det er korrekt, at forsvaret aldrig har interesseret sig for løn- og arbejdsvilkår ved udbud i forbindelse med internationale operationer under rammeaftale 3 samt hvad ministeren fremadrettet vil gøre for at sikre kædeansvar i forbindelse med udbud, jf. artiklen "Forsvaret ignorerer løndumping" på Fagbladet 3f's hjemmeside fagbladet3f.dk den 25. april 2013.

Besvarelse af samrådsspørgsmål X og Å

- Min besvarelse i dag vil dække dels spørgsmål X stillet efter ønske af Troels Lund Poulsen, dels spørgsmål Å stillet efter ønske af Nikolaj Villumsen. Jeg indleder med besvarelsen af spørgsmål X.

Samrådsspørgsmål X

DET TALTE ORD GÆLDER

- Samrådsspørgsmål X retter sig mod baggrunden for valget af flyoperatør til transport af danske soldater samt materiel til Afghanistan. Det er i sagens natur først og fremmest dette spørgsmål, som jeg vil besvare.
- Som bekendt har der i såvel medierne som i dette udvalg også været interesse for det valgte flyselskabs sikkerhedsmæssige forhold samt selskabets løn- og ansættelsesvilkår. Da disse emner har relation til samrådsspørgsmål X og naturligt indgår i det samlede billede af valget af flyoperatør, vil jeg derfor inkludere disse emner i min besvarelse.

Valget af flyoperatør

- Først vil jeg som nævnt gennemgå aspekterne bag valget af flyoperatør.
- Forud for valget af den nuværende flyoperatør blev forsvarets behov for strategisk lufttransport dækket af det såkaldte LUFTARK projekt, der indeholdt en aftale om, at ét passagerfly samt to fragtfly på et givet beredskab stod klar til at støtte forsvaret. LUFTARK kontrakten udløb ved udgangen af marts måned i år. Forud herfor gennemførte forsvaret i efteråret sidste år en analyse af forsvarets strategiske transporttjeneste, og her var konklusionen, at LUFTARK projektet, ikke burde videreføres. En væsentlig begrundelse var, at der på kort

sigt forventes en betydelig overkapacitet på markedet, hvorfor forsyningssikkerheden vurderes at være tilstrækkelig til, at der i stedet løbende kan indgås mere målrettede aftaler til inddækning af forsvarets konkrete behov. Ved en sådan ordning vil der endvidere ikke blive bundet økonomiske ressourcer til faste omkostninger.

- I forlængelse af analysens konklusion bad Forsvarskommandoen Flyvertaktisk Kommando om at finde en erstatning for LUFTARK, herunder specifikt i forhold til at finde en løsning for lufttransport af passagerer til og fra Afghanistan.
- Det er oplyst, at der i den forbindelse blev indhentet tre tilbud via forsvarets rammeaftalepartner på området, virksomheden DSV, der udbyder logistik- og transportydelser. Forsvaret opstillede i den forbindelse en række såvel ubetingede som ønskelige krav med henblik på at sikre, at den enkelte operatør kunne efterleve forsvarets behov og krav.
- Forsvarskommandoen har oplyst, at man bl.a. stillede en række ubetingede krav til en kommende flyoperatør:
 - Selskabet skal være godkendt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Lad mig her kort indskyde, at jeg senere i mit indlæg mere detaljeret vil informere om dette EU agentur.

- Camp Bastion i Afghanistan skal kunne beflyves i mørke og under anvendelse af automatiseret landingssystem, det såkaldte Instrument Landing System.
 - Selskabet skal kunne operere i Roskilde og Karup lufthavne samt i Kabul internationale lufthavn og i lufthavnen i Mazer E Sharif.
 - Flyene skal kunne medtage minimum 16.400 kg last, og der skal være plads til minimum 130 passagerer.
 - Selskabet skal kunne håndtere farligt gods i henhold til gældende internationale regelsæt.
- I tillæg hertil opstillede man fra forsvarrets side bl.a. følgende ønskelige krav:
- Der bør være minimum 31 tommer mellem sæderne.
 - Dansktalende kabinepersonale foretrækkes.
 - Der bør være mulighed for opdeling af passagerkabinen.
 - Der bør kunne udleveres tæpper og puder til alle passagerer.
 - Det foretrækkes, at der er mulighed for underholdning som fx film på TV-skærm i flyet.
- De indhentede tilbud blev evalueret i et samarbejde mellem Flyvertaktisk Kommando og Hærens Operative Kommando, hvor der i

evalueringen – udover de fornødne sikkerhedscertificeringer – primært fokuseredes på forsyningssikkerhed, komfort og pris.

- Forsvarskommandoen har oplyst, at to af de tre udbydere, Small Planet Airlines og Danish Air Transport, opfyldte de ubetingede krav, og at forskellene mellem disse to på flere af områderne var marginale. Det var dog vurderingen, at tilbuddet fra Small Planet Airlines i forhold til den operative opgaveløsning, herunder forsyningssikkerheden, faldt bedst ud, hvilket bl.a. skyldes, at selskabet anvender Airbus 320 fly, som har en større kapacitet end det MD-83 fly, som indgik i tilbuddet fra Danish Air Transport.
- Udover dette har Forsvarskommandoen oplyst, at der var en markant prisforskel, hvilket samlet set resulterede i, at Small Planet Airlines blev valgt som operatør.
- Dette afslutter min besvarelse af det egentlige samrådsspørgsmål, men som nævnt i min indledning, så har jeg fundet det hensigtsmæssigt også at gennemgå forhold vedr. sikkerhedscertificeringen samt løn- og ansættelsesforhold.

Sikkerhedscertificeringen

- I relation til sikkerhedscertificeringen har Forsvarskommandoen oplyst, at forsvaret i forhold til flyvesikkerhed henholder sig til de

regler og bestemmelser, der er opstillet af International Civil Aviation Organisation, ICAO, og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA.

International Civil Aviation Organisation (ICAO) er et FN organ, der regulerer og kontrollerer lufttrafik på verdensplan. ICAO blev oprettet i 1944 for at fremme en sikker og ordentlig udvikling af den internationale civile luftfart i hele verden. Det fastsætter standarder og forskrifter, der er nødvendige for luftfartssikkerhed, effektivitet og regularitet, samt for miljøbeskyttelse på luftfartsområdet. Organisationen tjener som forum for samarbejde på alle områder af civil luftfart blandt sine 191 medlemslande.

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) er et agentur under den Europæiske Union (EU), der er den lovgivende og tilsynsførende myndighed i Europa, som gennem respektive landes luftfartsmyndigheder sikrer, at flyselskaber bosiddende i, eller som bflyver lufthavne i Europa, opfylder alle krav til sikkerhed, luftdygtighed, vedligeholdelse af fly og uddannelse af piloter.

Ansvarsområderne for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur omfatter bl.a. at foretage analyse og forskning i sikkerhed, give tilladelser til udenlandske operatører, rådgive omkring udarbejdelse af EU-lovgivning, overvåge efterlevelse af sikkerhedsregler, herunder at gennemføre inspektioner i medlemsstaterne, udstede type-

certificering af fly og komponenter samt godkende organisationer, der er involveret i konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af luftfartsprodukter.

- Det skal hertil bemærkes, at førnævnte International Civil Aviation Organisations bestemmelser er grundlaget for flyvesikkerheden, men at FN-organet ikke har kompetence til at håndhæve bestemmelserne. Denne kompetence er inden for EU forankret i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA, der således bl.a. sikrer overholdelse af FN-organets standarder samt EU's supplerende bestemmelser, hvilket sker gennem respektive landes luftfartsmyndigheder.
- Der har været stillet spørgsmål om, hvorfor forsvaret ikke har stillet krav om en såkaldt 'IOSA' certificering. I den forbindelse har Forsvarskommandoen oplyst følgende:

"IATA Operational Safety Audit (IOSA) certificeringen udbydes af International Air Transport Association, som er en kommerciel organisation. Certificeringen har til hensigt at sikre, at det pågældende selskab overholder nationale regler og bestemmelser i indregistreringslandet. Dertil kommer, at certificeringen muliggør en forenklet papirgang mellem selskaberne.

I forhold til flysikkerhed henholder forsvaret sig som nævnt til de regler og bestemmelser, der er opstillet af FN organet International Civil Aviation Organisation samt EU agenturet, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur.

En certificering fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur er således forudsætningen for, at man kan blive registreret som kommerciel operatør i europæisk luftrum. Operatører uden for Europa skal have tilladelse af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur samt af de lokale luftfartsmyndigheder i de pågældende lande, der skal beflyves, for at kunne beflyve europæisk luftrum, hvilket en IOSA certificering ikke nødvendigvis giver adgang til, da den ikke er en garanti for, at europæiske krav til flyvesikkerheden er overholdt.”

- Citat slut.
- Forsvarskommandoen har supplerende oplyst, at der er selskaber, som er 'IOSA' certificerede, men som ikke har kunnet opnå tilladelse til at flyve inden for EU.
- Ovenstående er således baggrunden for, at forsvaret i forbindelse med indhentningen af tilbuddene har stillet krav om en godkendelse fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, hvilket således

inkluderer efterlevelse af såvel FN-organet International Civil Aviation Organisations som EU's regler og standarder.

- Udover dette krav til selve sikkerhedscertificeringen er der fra DSV's side stillet minimumskrav om erfaringsniveauet blandt besætningsmedlemmerne.
- Forsvarskommandoen oplyser i den forbindelse, at "DSV har i sin kontrakt med Small Planet Airlines indbygget en klausul, der garanterer, at piloter, der flyver med fly rekvireret af DSV, har minimum 1.000 flyvetimers erfaring på flytypen, og at deres co-pilot har minimum 500 flyvetimers erfaring på flytypen."
- Det afslutter min besvarelse vedrørende sikkerhedscertificeringen.
- Jeg vil herefter vende mig mod det sidste aspekt i relation til besvarelsen af samrådsspørgsmål X, nemlig løn- og ansættelsesforhold for besætningsmedlemmer.

Besætningsmedlemmernes løn- og ansættelsesforhold

- Selskabets løn- og ansættelsesforhold er som bekendt et andet område, der har tiltrukket sig opmærksomhed. For så vidt angår lønforholdene, har Forsvarskommandoen på baggrund af oplysninger fra DSV oplyst følgende vedr. lønforhold i Small Planet Airlines:

”Den normale løn tager udgangspunkt i ca. 50 flyvetimer pr. måned. Denne løn består af en grundløn og et produktionstillæg, hvilket er normalt inden for flybranchen. Det betyder, at såfremt besætningerne flyver mere end 50 timer om måneden, så stiger deres lønninger tilsvarende.

Følgende gennemsnitslønninger baseret på en produktion på 50 timer pr. måned er oplyst af Small Planet Airlines:

- Fartøjschef (kaptajn): 5.800 EUR
- Co-pilot: 3.300 EUR
- Senior cabin crew: 1.500 EUR
- Cabin crew: 1.200 EUR

DSV har i tillæg hertil bekræftet, at der ikke anvendes besætningsmedlemmer med en timeløn på ned til 11 kr. i timen på flyvningerne for det danske forsvar.”

- Citat slut.

I forhold til besætningsmedlemmernes ansættelsesforhold så har Forsvarskommandoen indgået en aftale med DSV om en arbejdsklausul som tillæg til den eksisterende aftale med Small Planet Airlines. Klausulen har virkning for alle de aftalte flyvninger med Small

Planet Airlines og tilsikrer medarbejderne, der varetager flyvninger for forsvaret, løn- og ansættelsesvilkår, der ikke er ringere end for tilsvarende opgaver i Litauen.

- Det afslutter min besvarelse af samrådsspørgsmål X.
- Jeg vil herefter vende mig mod besvarelsen af samrådsspørgsmål Å.

Samrådsspørgsmål Å [Afventer BM godkendelse]

- Samrådsspørgsmål Å rummer to spørgsmål, idet det første går på, hvorvidt forsvaret har interesseret sig for løn- og ansættelsesvilkår ved udbud i forbindelse med internationale operationer under rammeaftale 3. Det andet spørgsmål går på, hvad jeg som minister fremadrettet vil gøre for at sikre kædeansvar i forbindelse med udbud, idet der refereres til en artikel på Fagbladet 3F's hjemmeside af den 25. april 2013.
- Lad mig starte med at sige, at det er mit klare indtryk, at forsvaret interesserer sig for løn- og ansættelsesvilkår, ligesom de også anvender *arbejdsklausuler* i forbindelse med kontrakter om tjenesteydelser leveret i Danmark. Det gælder fx det store udbud om facility management ydelser på forsvarets etableringer i Østdanmark.

- Her vil jeg gerne kort uddybe, hvad jeg mener med arbejdsklausuler.
- Danmark ratificerede International Labour Organisation, konvention 94, den 22. juli 1955, som er det oprindelige grundlag for arbejdsklausuler. Konventionen blev efterfølgende optaget i bekendtgørelse nr. 1 af 4. januar 1957. [I det efterfølgende omtaler jeg denne konvention som "ILO konventionen"].
- [Den internationale arbejdsorganisation (International Labour Organization - ILO) er FN's faglige organ for arbejdsmarkeds-spørgsmål. ILO blev oprettet i 1919, og samme år blev Danmark medlem. ILO har i dag 182 medlemslande, og arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer er medlemmer på lige fod med medlemslandenes regeringer.]
- [ILO har til formål at fastsætte og fremme internationale standarder for arbejdstagernes leve- og arbejdsvilkår, hvilket omfatter fagforeningsfrihed, retten til at føre kollektive forhandlinger, afskaffelse af tvangsarbejde og børnearbejde, ligestilling, arbejdsmiljø, social sikring mv. ILO overvåger, at sådanne standarder opretholdes i de enkelte medlemsstater.]
- I ILO konventionens artikel 2 er det fastsat, at kontrakter, på hvilke konventionen finder anvendelse, skal indeholde bestemmelser (klausuler), der tilsikrer vedkommende arbejdere løn, arbejdstid og

andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der i henhold til kollektiv overenskomst, voldgiftskendelse, nationale love eller administrative forskrifter gælder for arbejde af samme art inden for vedkommende fag eller industri på den egn, hvor arbejdet udføres.

- ILO-konvention finder også anvendelse på arbejde, der udføres af underentreprenører eller personer, der har fået overdraget kontrakten - og ifølge konventionen skal den kompetente myndighed træffe egnede forholdsregler med henblik på at sikre konventionens anvendelse på sådant arbejde.
- De nærmere regler for gennemførelsen af arbejdsklausuler i offentlige kontrakter findes i den stadig gældende cirkulæreskrivelse af 18. maj 1966 og cirkulæreskrivelse nr. 115 af 27. juni 1990.
- Heri fastslås det, at kontrakter, der for statskassens regning indgås af en central myndighed (ministerierne eller de direkte herunder hørende institutioner) vedrørende enten bygge-anlæg, fabrikation, samling, behandling eller afskibning af materialer, tilbehør eller udstyr eller levering af tjenesteydelser, skal indeholde en arbejdsklausul for at sikre overholdelse af ILO-konvention nr. 94.
- Jeg har fået oplyst, at der ikke efter de gældende cirkulærer er krav om brug af arbejdsklausuler ved arbejde i udlandet. Der har ikke

tidligere været fokus på brug af arbejdsklausuler i udlandet, og det skyldes formentlig, at der ikke har været konkrete sager, der har givet anledning hertil.

- Den konkrete sag om det litauiske flyselskab har givet mig anledning til at indskærpe, at Forsvarsministeriets myndigheder skal bruge arbejdsklausuler i kontrakter både inden for og uden for Danmark.
- I forhold til det konkrete spørgsmål om rammeaftale 3 har Forsvarskommandoen oplyst, at rammeaftale 3 omhandler levering af transport og konsulenttydelser i forbindelse med internationale operationer, herunder deployering / re-deployering og genforsyning samt øvelsesvirksomhed. Aftalen blev indgået mellem forsvaret og DSV i 2010 og er i øvrigt pt. i gennudbud med forventet kontraktstart 1. april 2014.
- Forsvarskommandoen har ved skrivelse af 21. marts 2013 samt opfølgende mail af 29. marts 2013 oplyst ministeriet om, at der ved en forglemmelse ikke var indsat en arbejdsklausul i den oprindelige kontrakt fra 2010.
- Der er efterfølgende med virkning for aftalen vedrørende Small Planet Airlines indgået et aftaletillæg, der indeholder en arbejdsklausul.

- Forsvarskommandoen har videre oplyst, at der er indskrevet krav om en arbejdsklausul i det igangværende genudbud af rammeaftalen.
- Som offentlig ordregiver søger forsvaret i overensstemmelse med ILO konventionen at sikre leverandørernes kontraktuelle ansvar for medarbejdernes løn- og ansættelsesvilkår, således at arbejde, der udføres for forsvaret, sker på ordentlige vilkår.
- Og derfor syntes jeg, at svaret på det stillede spørgsmål er nej.
- Det andet spørgsmål retter sig mod mit virke i forhold til at sikre kædeansvar i forbindelse med kommende udbud.
- Hvis der med "kædeansvar" i spørgsmålet sigtes til muligheden for, i forbindelse med anvendelse af arbejdsklausuler, at gøre dem gældende for forhold længere fremme i leverandørkæden – altså både for hovedleverandøren og eventuelle underleverandører – så er regeringen tilhænger heraf.
- Det er således vigtigt at slå fast, at arbejdsklausulerne gælder både for hovedleverandøren og eventuelle underleverandører. Det fremgår tydeligt af ILO konventionen artikel 1 stk. 3, at "Nærværende konvention finder anvendelse på arbejde, der udføres af underentreprenører eller personer, der har fået overdraget kontrakten."

- I tillægget til forswarets kontrakt med DSV indeholdende arbejdsklausulen er der således indføjet, at forsvaret har mulighed for at tilbageholde vederlag, såfremt arbejdsklausulen misligholdes.
- [Citat fra tillægskontrakten: "Overholder TRANSPORTØREN ikke ovennævnte krav, og medfører dette et berettiget krav på yderligere løn fra de ansatte, kan KØBER, med henblik på at sikre de ansatte de nævnte arbejdsvilkår, tilbageholde vederlag til TRANSPORTØREN svarende til differencen mellem den faktisk udbetalte løn og den yderligere løn, som påstås berettiget."]
- Hvis spørgeren omvendt med kædeansvar mener muligheden for, at en virksomhed hæfter solidarisk ikke blot for hovedentreprenøren men også for underentreprenører og den heraf springende mulighed for at søge regres hos et højere led i kæden, så går regeringen ikke ind herfor.
- Regeringen ønsker således ikke at indføre kædeansvar i form af bestilleransvar, men støtter til gengæld øget brug af arbejdsklausuler som et effektivt våben til at modvirke social dumping.
- Jeg kan dog ikke forestille mig, at det er den sidstnævnte form for ansvar, som spørgeren sigter til, da Enhedslisten allerede i forbindelse med finanslovsforhandlingerne har stillet krav om denne type ansvar, men Regeringen også ved denne lejlighed gjorde opmærksom på, at

man ikke fandt dette hensigtsmæssigt, hvorfor spørgeren jo kender regeringens position i forhold hertil.

- Jeg vil fremover sikre, at kontrakter om udførelse af arbejde, der indgås af Forsvarsministeriets myndigheder – både i og uden for Danmark - indeholder klausuler, så arbejderne får løn, arbejdstid, og andre arbejdsvilkår mv., som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art, fag eller industri på den egn, hvor arbejdet udføres, i henhold til fx kollektiv overenskomst. Dette følger af ILO konventionen om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.
- Forsvarsministeriet har den 19. april indskærpet over for underlagte myndigheder, at statslige ordregivere fortsat skal benytte arbejdsklausuler ved udbud og indgåelse af aftaler om statslige ordrer for at undgå social dumping.
- Lad mig afslutte med at opsummere mine vigtigste pointer:
 1. Forsvarsministeriet **skal** anvende ILO konventionen om arbejdsklausuler, så arbejderne sikres løn mv. svarende til det sted, hvor arbejdet finder sted.
 2. Det gælder **både** for hovedleverandører **og** for underleverandører.

3. Og jeg har overfor Forsvarsministeriets myndigheder
indskærpet, at det skal gælde **både** for arbejde, der udføres i
Danmark **og** for arbejde, der udføres i udlandet,
- Det afslutter min besvarelse af samrådsspørgsmål Å.