

FORSVARSKOMMANDOEN

København, den 12. december 2013

## Notat

### LARK aktstykke 117 afvikling og endelige økonomiske redegørelse

Ref.:

- a. Finansudvalgets aktstykke 117, j. nr.: 4. kt. 2008/006075
- b. FKO skr. Orientering vedrørende afløbet af aktstykke 117, af den 14-12-2012.
- c. FKO skr. Supplerende Orientering vedrørende afløbet af aktstykke 117, af den 14-01-2013.
- d. FMN Opgaveanmodning vedr. LUFTARK aktstykke mv. af den 11. december, kl. 10:13.

#### 1. FORMÅL

Dette notat har til formål at redegøre for Forsvarets afslutning og opgørelse af den samlede økonomi vedrørende LUFTARK projektet, aktstykke 117/2008 (ref. a). Endvidere besvares en række supplerende spørgsmål fra Forsvarsministeriet vedrørende LUFTARK projektet (ref. d.).

#### 2. REDEGØRELSE VEDRØRENDE LUFTARK projektet

##### 2.1. Baggrund

Finansudvalgets gav ved aktstykke 117/2008 tilslutning til at Forsvaret kunne indgå kontrakt primo 2009 om fuldtidschartring og drift af en lufttransportkapacitet til det såkaldte "LUFTARK projektet 2009-2012".<sup>1</sup>

Ved aktstykket gav Finansudvalget tilslutning til at der kunne anvendes op til ca. 660 mio. kr. (2009-priser) til fuldtidschartring og drift af en lufttransportkapacitet til LUFTARK projektet.

Kontrakten med leverandøren havde som anført i aktstykket en løbetid på fire år. Kontrakten blev indgået primo 2009 og løb til og med 1. kvartal 2013.

##### 2.2. Opgørelse af økonomi

I forbindelse med den afsluttende gennemgang af LUFTARK projektet har Forsvarskommandoen foretaget en samlet gennemgang af de faktiske registreringer til den eksterne leverandør for alle årene. Opgørelsen afviger fra den oprindelige kvartalsvise opgørelse, herunder den senest fremsendte opgørelse, der er baseret på en omkostningsfordeling af alle udgifter registreret på Forsvarets konto til strategiske lufttransport. I forbindelse med aktstykkelukningen er de faktiske registreringer til den eksterne leverandør mere retvisende, da det hermed sikres, at der ikke medtages registreringer, der rettelig kan henføres til andre kreditorer, eksempelvis flyvninger uden for luftarken.

På den baggrund kan Forsvarets samlede udgifter til LUFTARK projektet opgøres til 745 mio. kr. (PN-2009). Af Forsvarets samlede udgifter på 745 mio. kr. udgør 461 mio. kr. faste kontraktuelle udgifter til den eksterne leverandør (ACMI), mens 284 mio. kr. vedrører vari-

---

<sup>1</sup> Jf. aktstykket pkt. c.

able udgifter til blandt andet køb af brændstof, lufthavnsafgifter, overflyvningstilladelser m.m.

Nedenstående tabel viser de samlede faste og variable udgifter dækkende hele perioden for projektet fra primo 2009 til 31. marts 2013.

*Tabel udvisende de samlede årlige udgifter for LUFTARK fordelt på faste og variable udgifter.*

PN 2009	Samlet opgørelse (Brutto)	Her af faste udgifter ACMI	Her af variable udgifter
2009	140.892.540	99.726.352	41.166.188
2010	200.045.205	116.680.464	83.364.742
2011	201.238.489	114.476.970	86.761.519
2012	168.793.603	111.790.289	57.003.314
2013	33.668.908	18.187.545	15.481.363
I alt	744.638.746	460.861.620	283.777.126

Forsvarskommandoen har således overskredet Finansudvalgets aktstykke 117/2008 med ca. 85 mio. kr. Overskridelsen skyldes primært et øget behov for strategisk lufttransport til internationale operationer, men må til dels også tilskrives en mindre hensigtsmæssig udformning af aktstykket. Der redegøres for disse forhold herunder.

### **2.2.1. Strategisk lufttransport til Forsvarets internationale operationer.**

Beløbene i aktstykket er baseret på Forsvarets faktiske forbrug vedrørende strategisk lufttransport for årene 2006-2008. Som følge af udviklingen i de internationale operationer, primært Afghanistan, steg Forsvarets behov for strategisk lufttransport og dermed anvendelsen af LUFTARK i 2009 og 2010.

Det øgede behov skyldtes dels den øgede kampintensitet i Afghanistan gennem 2009 og 2010, dels at der i 2010 blev gennemført ekstraordinære de- og redeployeringer til og fra Afghanistan af blandt andet infanterikampkøretøjer og kampskadede køretøjer samt øvrigt materiel. Samtidig hermed var Forsvaret indsat i to øvrige missioner, UNIFIL i Libanon og KFOR i Kosovo. Fra 2011 faldt behovet for strategisk lufttransport igen, idet kampintensiteten i Afghanistan var faldende, og Forsvaret gennemførte parallelt hermed en strammere styring af det strategiske transportområde på tværs af Forsvaret, der medførte en forbedring af den samlede kapacitetsudnyttelse af transporterne.

### **2.2.2. Aktstykke og LUFTARK kontrakten.**

Kontrakten havde årligt faste omkostninger for 118 mio. kr., hvilket betød, at Forsvaret umiddelbart kunne flyve for yderligere 47 mio. kr. årligt, før aktstykkets pålydende på 165 mio. kr. i årlige udgifter blev overskredet, da der var tale om en bruttoramme.

Da der i henhold til aktstykket var tale om en bruttoramme, ville eksempelvis et yderligere salg af den ikke afsatte kapacitet således have øget Forsvarets samlede udgifter forbundet med LUFTARK projektet, og overskridelsen af aktstykket ville dermed være større. Aktstykkets udformning har således fra begyndelsen været mindre hensigtsmæssig i forhold til de samlede faktiske udgifter, idet hensigten netop har været at sælge overskudskapacitet, hvilket naturligt øger bruttoudgifterne. Formuleringen i aktstykket kunne således med fordel været baseret på Forsvarets nettoudgifter til projektet.

Det skal endvidere bemærkes, at kontrakten har sikret Forsvaret den nødvendige strategiske lufttransport, jf. aktstykkets formål, samt at Forsvarets samlede udgifter vedrørende kontrakten er finansieret inden for Forsvarskommandoens driftsbevilling på Finansloven.

### **2.3. RAPPORTERINGER**

Forsvarskommandoen har løbende orienteret Forsvarsministeriet om anvendelsen af LUFTARK projektet i form af kvartalsvise rapporteringer vedrørende Forsvarets strategiske transport.

Forsvarskommandoen har endvidere ved skrivelse den 14. december 2012 (2012/009821-669458) og den 14. januar 2013 (2012/009821-715096) orienteret Forsvarsministeriet om den forventede økonomiske bruttooverskridelse i projektet i forhold til aktstykke 117/2008, idet det heraf fremgik, at der forventedes en overskridelse på ca. 80-100 mio. kr.

### **2.4. Afslutning af aktstykke**

Aktstykke 117/2008 vedrørende LUFTARK projektet løb til udgangen af marts 2013. Regnskabet har først kunne afsluttes med udgangen af andet kvartal 2013, idet der er tilgået fakturaer helt frem til ultimo andet kvartal. Det har således været hensigten at opgøre det samlede regnskab vedrørende LUFTARK projektet primo 3. kvartal 2013. Den økonomiske afslutning af aktstykket er desværre blevet forsinket og tilgår således først herved.

## **3. BESVARELSE AF SUPPLERENDE SPØRGSMÅL**

Forsvarsministeriet har i supplement til Forsvarskommandoens redegørelse vedrørende LUFTARK projektets økonomi bedt om en række oplysninger, der besvares nedenstående.

Forsvarsministeriets spørgsmål 1:

*Datoen for udfærdigelse af rapporten i bilag 2 (benævnt "Strategisk lufttransport") til besvarelse af FOU 261 oplyses, herunder hvornår er bilaget lavet i forhold til selve rapporten.*

Forsvarskommandoens svar:

Bilaget er udarbejdet og færdiggjort sammen med den øvrige del af rapporten. Den samlede rapport blev færdiggjort ultimo september 2012.

Forsvarsministeriets spørgsmål 2:

*Oplisting af hvilke myndigheder der har bidraget til/været involveret i udarbejdelsen af Rapport om forsvarets fremtidige strategiske transportportefølje inden for land-, sø- og lufttransport, herunder repræsentation fra myndigheder underlagt Flyvertaktisk Kommando.*

Forsvarskommandoens svar:

Som det fremgår af rapportens resume, har følgende myndigheder bidraget til udarbejdelsen: Forsvarskommandoen, Hærens Operative Kommando, Søværnets Operative Kommando, Flyvertaktisk Kommando samt Forsvarets Materieltjeneste. Flyvertaktisk Kommando har deltaget som bidragsyder i sin egenskab af ekspert på området strategisk lufttransport samt indsiget i flyvevåbnets operationer, der kræver strategisk transportstøtte.

Niveau III myndigheder under Flyvertaktisk Kommando indsættes i disse operationer som udførende led. På denne baggrund har disse ikke været inddraget i udarbejdelsen af rapporten omhandlende strategisk lufttransport.

Forsvarsministeriets spørgsmål 3:

*De samlede udgifter til LUFTARK projektet, herunder opsplittning af de 100 mio. kr.'s overskridelse af aktstykket samt spørgsmålet om brutto-/nettotal. Endvidere bedes det beskrevet, hvorvidt der er tale om ACMI (aircraft, crew, maintenance and insurance) beløbet eller det fulde beløb? Disse oplysninger bedes indarbejdet i ovennævnte notat.*

Forsvarskommandoens svar:

Forsvarskommandoens overskridelse af aktstykke 117/2008 er jf. ovenstående korrigeret til 85 mio. kr. Hele beløbet vedrørende Forsvarets variable udgifter til projektet følger af den løbende anvendelse af kapaciteten.

Forsvarsministeriets spørgsmål 4:

*Forhold omkring certificeringskrav, herunder navnlig hvem som foretager sikkerhedsvurdering/sikkerhedsgodkendelse af transportere og i relation til de anvendte flyselskaber (Konkret blev der spurgt: "Hvem laver en sikkerhedsgodkendelse, når man fragter militært isenkram?").*

Forsvarskommandoens svar:

Den valgte rammeaftalepartner (DSV) har vundet opgaven gennem en EU udbudsrunde. Herefter er firmaet og dets medarbejdere, der har kontakt med Forsvaret, blevet sikkerhedsgodkendt af Forsvarets Efterretningstjeneste.

Når rammeaftalepartneren går ud på markedet for at finde en civil udbyder, benytter de sig af følgende interne procedure.

1. DSV kontrollerer selskabet hos hhv. EASA og FAA (når der skal flyves til USA). Selskabet må ikke være på EU "forbudsliste".
2. DSV forlanger Air Operators Certifikat, forsikringscertifikat, registreringscertifikat, Air Worthiness Certifikat (ARC i EU). I tilfælde, hvor operatøren ikke er en EU operatør, kræves Maintenance Record på flyet.
3. DSV forlanger, at Forsvaret og DSV medforsikres på operatørens forsikring.
4. DSV og Forsvaret dækkes med op til 100 mio. USD i forbindelse med Legal Liability på DSV egen forsikring.
5. Ved kontrakter med mere end en flyvning (serier) udføres en fysisk "Audit af Fly og Operation" af 1-2 dages varighed (som i forbindelse med Small Planet Airlines). Denne indbefatter gennemgang af Flight Operation Manual, alle EASA dokumenter og Crew Training Manual, samt besætningscertifikater. Dette gennemføres enten af DSV kvalificeret mandskab eller af ekstern konsulent.

6. DSV benytter kun EASA godkendte leverandører til passagerflyvninger ind og ud af EU. Forsvaret benytter kun EASA Compliant operatører uden for EU. Det vil sige operatører, der kan opfylde EASA krav.

7. DSV benytter aldrig operatører, der er på EU forbudsliste.

8. I tilfælde af, at der flyves med Il-76, kontrolleres samtidig, at operatøren følger Iluyshins Maintenance program.

Vedrørende sikkerhedsvurdering af gods under transport gælder, at såfremt afsendende myndighed afsender gods af en sådan karakter, at det vurderes, at der skal følgemandskab med under transporten, bliver dette arrangeret sideløbende.