

DET TALTE ORD GÆLDER
Samråd den 10. december 2013

**Taleseddel til FOU samrådsspørgsmål B, C og J
vedrørende Small Planet Airlines og Forsvarets transportaftaler
tirsdag den 10. december 2013**

Taleseddel

FOU samrådsspørgsmål B, C og J

Spørgsmålene B, C og J er stillet efter ønske af Troels Lund Poulsen (V).

Spørgsmål B:

Ministeren bedes give udvalget en orientering om forsvarets brug af firmaet Small Planet Airlines i forbindelse med danske soldaters udsendelse/hjemsendelse til/fra Afghanistan i 2013 og herunder redegøre for de problemer, der har været med benyttelsen af det pågældende firma.

Spørgsmål C:

Ministeren bedes oplyse, om det vil få konsekvenser for forsvarets fremtidige samarbejde med og brug af firmaerne Small Planet Airlines og DSV, at der i sommeren 2013 har været alvorlige problemer med udsendelse/hjemsendelse af soldater til/fra Afghanistan i sommeren 2013.

Spørgsmål J:

Forsvarsministeren bedes redegøre for regeringens holdning til forsvarets fremtidige strategiske transportportefølje indenfor henholdsvis land-, sø og lufttransport, samt redegøre for forsvarets hidtidige indhøstede erfaringer indenfor land-, sø- og lufttransportområdet jf. besvarelsen af spørgsmål 261 til Forsvarsudvalget.

Besvarelse af samrådsspørgsmålene

- Samrådsspørgsmålene B, C og J ligger i naturlig forlængelse af hinanden, idet spørgsmålene alle er relateret til Forsvarets aftaler i forhold til det strategiske transportområde.
- Jeg vil indlede med en kort redegørelse for de erfaringer, Forsvaret har gjort sig med anvendelsen af luftfartsselskabet Small Planet Airlines i løbet af 2013 samt omstændighederne omkring rotationsflyv-

DET TALTE ORD GÆLDER

ningerne til og fra Afghanistan i sommeren 2013. I forlængelse heraf vil jeg forholde mig til de erfaringer, som Forsvaret har draget på baggrund af forløbet i relation til rotationsflyvningerne.

- Dernæst vil jeg vende mig imod det mere generelle spørgsmål J og give en kort redegørelse for Forsvarets fremadrettede håndtering af den strategiske transport samt de erfaringer, som det bygger på.

Brugen af luftfartsselskabet Small Planet Airlines

- Som det vil være udvalget bekendt, så har Forsvarets ugentlige flyvninger til og fra Afghanistan været varetaget af luftfartsselskabet Small Planet Airlines siden april måned 2013.
- Der har været rejst en række spørgsmål i forbindelse med anvendelsen af selskabet, herunder særligt i forhold til selskabets sikkerheds-certificering samt løn- og arbejdsvilkår.
- Det er blandt andet disse to forhold, som har været genstand for en række spørgsmål fra Forsvarsudvalget, herunder samråd den 2. maj samt den 11. juni i år, som min forgænger besvarede, og en række udvalgsspørgsmål, som løbende er besvaret skriftligt.
- I forbindelse med afklaringen af spørgsmålene blev det – forud for den første flyvning – sikret, at medarbejderne hos Small Planet Airlines har anstændige løn- og arbejdsvilkår, ligesom det blev afklaret,

at selskabet efterlever de sikkerhedsforskrifter, som er opstillet af det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur.

- Det bør også for en god ordens skyld præciseres, at Forsvarets aftale om de ugentlige flyvninger til og fra Afghanistan er indgået med selskabet DSV Air & Sea. For at løse denne opgave har DSV Air & Sea kontraheret med en underleverandør, nemlig Small Planet Airlines, og Forsvaret har i forbindelse med udvælgelsen af underleverandøren dels bidraget med at opstille en række krav, dels indgået i beslutningen om valg af underleverandør.
- I forhold til de spørgsmål, som er sat på dagsordenen i dag, så forstår jeg spørgsmål B derhen, at det retter sig mod de mere generelle erfaringer for anvendelsen af luftfartsselskabet, mens spørgsmål C snarere retter sig mod de rotationsflyvninger, der blev gennemført i sommeren 2013.
- Som nævnt er Forsvarets aftalepartner vedrørende flyvningerne til og fra Afghanistan selskabet DSV Air & Sea, som så har indgået en aftale med Small Planet Airlines med henblik på gennemførelse af flyvningerne.
- Der er i forbindelse med udvælgelsen af underleverandøren stillet en række krav til bl.a. selskabets sikkerhedscertificering, og selskabet

opfylder som nævnt det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs bestemmelser.

- Forsvaret har oplyst, at man har været tilfreds med anvendelsen af selskabet, hvilket gælder alle væsentlige områder, herunder flyvesikkerhed, planlægningsprocessen, gennemførelsen af flyvningerne samt dialogen og koordinationen med selskabet.
- Forsvaret har desuden oplyst, at der løbende er gennemført brugertilfredshedsundersøgelser, som viser en generel stor tilfredshed med flyvningerne. På baggrund af disse undersøgelser gennemføres en løbende dialog mellem Forsvaret, DSV og Small Planet Airlines med henblik på at forbedre de forhold, som trods alt kan gøres bedre.
- For at opsummere i forhold til spørgsmål B, så har Forsvaret således ikke oplevet nævneværdige problemer med anvendelsen af Small Planet Airlines, men er derimod tilfreds med samarbejdet.

- Som nævnt, så forstår jeg spørgsmål C derhen, at det retter sig mod rotationsflyvningerne i relation til hold 15 og 16 af forsvarets styrkebidrag til Afghanistan i sommeren 2013.

- Jeg ved, at Forsvaret ser med beklagelse på og har stor forståelse for de gener og den utilfredshed, som problemerne med aflyste og forsinkede flyvninger har medført for soldater og pårørende. Dette kan jeg fuldt ud tilslutte mig. Jeg syntes, at det var dybt beklageligt, at både soldater og pårørende skulle igennem det forløb, der er tale om, og det vil jeg gerne på Forsvarets vegne dybt beklage.
- Som udvalgsmedlemmerne muligvis er bekendt med, så udløb det såkaldte LUFTARK projekt med udgangen af marts måned 2013, og aftalen med DSV Air & Sea inddækker nu behovet for ugentlige flyvninger til og fra Afghanistan, som tidligere blev inddækket af LUFTARK aftalen.
- Planlægningen af rotationsflyvningerne i juli og august måned 2013 kunne derfor ikke umiddelbart tage udgangspunkt i de tidligere erfaringer. Som bekendt indebar LUFTARK aftalen bl.a. en vis råderet over bestemte luftfartøjer på et givent beredskab, hvilket ikke var tilfældet for aftalen med DSV, hvor aftalen omfattede de faste ugentlige flyvninger til Afghanistan. Muligheden for henover sommeren i år at få adgang til luftfartøjer til de pågældende rotationsflyvninger, som altså dækker et behov ud over de ugentlige flyvninger, var således i udgangspunktet afhængig af udbuddet og efterspørgslen på markedet.

- Forsvaret har oplyst, at rotationsflyvningerne for hold 15 og 16 har været ramt af såvel uhensigtsmæssigheder i planlægningen som tekniske uheld på flyene samt dårligt vejr.
- Planlægning af rotation af enhederne i Afghanistan er generelt kompleks og omfatter blandt andet koordination af igangværende operationer, faciliteter i området, enhedernes ønsker samt kapaciteten på flyvningerne. For den pågældende rotation gennemførtes planlægningen fra medio marts måned til medio maj måned og mundede blandt andet ud i en opgørelse af det nødvendige antal flyvninger samt tidspunkterne for disse.
- Lad mig i den forbindelse nævne, at Forsvaret har oplyst, at aftalen med DSV om de ugentlige flyvninger, hvor der som nævnt var indgået aftale med Small Planet Airlines om at forestå flyvningerne, ikke indebærer en forpligtigelse til at forestå rotationsflyvningerne, idet aftalen med Small Planet Airlines alene omfatter de normale ugentlige flyvninger til og fra Afghanistan. I forhold til rotationsflyvningerne valgte Forsvaret dog at tage udgangspunkt i det eksisterende samarbejde med DSV og planlagde derfor indledningsvis, at DSV skulle levere de nødvendige flyvninger.
- Fra medio maj påbegyndtes således samarbejdet med DSV med henblik på at etablere rotationsflyvninger på de tidspunkter, som Forsva-

ret – med udgangspunkt i planlægningen – ønskede dem gennemført på.

- Forsvarskommandoen har oplyst, at der den 3. juni var enighed om planen, herunder ankomst- og afgangstidspunkter. På den baggrund undersøgte DSV om samarbejdspartneren i relation til de ugentlige flyvninger, selskabet Small Planet Airlines, kunne gennemføre flyvningerne på de ønskede tidspunkter.
- Den 24. juni meddelte DSV, at den aftalte plan for rotationsflyvningerne med DSV ikke kunne overholdes under anvendelse af Small Planet Airlines, da der ville være ændringer til mindst tre af de i alt seks planlagte rotationsflyvninger. Da personalet på dette tidspunkt var informeret om de planlagte afgang, bad Forsvaret DSV om at finde en alternativ løsning, så den oprindelige rotationsplan kunne føres ud i livet.
- DSV meldte på den baggrund tilbage den 28. juni og kunne oplyse, at det var lykkedes at lave en aftale med det amerikanske luftfartsselskab National Airlines om gennemførelse af flyvningerne.
- Det viste sig dog, at dette ikke holdt stik, da selskabet den 10. juli måtte meddele, at det alligevel ikke ville kunne håndtere opgaven.

- På dette sene tidspunkt blev det vurderet, at det ikke var muligt at engagere med civile udbydere henset til det fremskredne tidspunkt, hvorfor Forsvaret i stedet indgik aftaler med det britiske flyvevåben. Henset til det fremskredne tidspunkt var det nødvendigt at acceptere, at der løbende kunne opstå ændringer i planlægningen, da briterne gennemførte rotation af eget personel i samme periode, ligesom de oprindelige planlagte afgang- og ankomsttidspunkter ikke ville kunne imødekommes.
- Efterfølgende blev flyvningerne desværre også ramt af såvel tekniske uheld som dårligt vejr, hvilket medførte yderligere en række forsinkelser. En enkelt flyvning måtte gennemføres med et civilt transportelskab, DFS, men også denne blev ramt af teknisk nedbrud.
- Som nævnt dækker aftalen med DSV alene de ugentlige flyvninger til og fra Afghanistan og dermed ikke nogen forpligtigelse til at gennemføre rotationsflyvningerne.
- Der er således ikke tale om, at DSV – eller Small Planet Airlines for den sags skyld – har misligholdt en aftale, og Forsvaret har i øvrigt oplyst, at man ikke har lidt et økonomisk tab. Det er derfor Forsvarskommandoens vurdering, at der ikke er grundlag for at rejse erstatningskrav over for selskaberne.

- Forsvaret har oplyst, at erfaringen fra rotationsflyvningerne i sommeren 2013 – hvor der som nævnt ikke var dedikeret adgang til luftfartøjer, som under LUFTARK aftalen – er, at der skal ske en tidligere planlægning og udmelding af ønskede rotationsdatoer end det tidligere var nødvendigt.
- Dette følges op af en løbende dialog med leverandøren med henblik på at sikre fortsat enighed om tidsplanen. Retningslinjerne fremgår desuden af de såkaldte Standard Operational Procedures, som regulerer samarbejdet mellem Forsvaret og leverandøren. Procedurer, som løbende opdateres i takt med, at der opnås yderligere erfaringer.
- I forbindelse med planlægning af rotationen i februar 2014 har Forsvaret ultimo oktober meddelt, at DSV har bekræftet, at der kan flyves på de ønskede datoer. Det er i øvrigt Small Planet Airlines, som skal gennemføre flyvningerne.
- For at opsummere, så får problemerne i forbindelse med rotationen af forsvarets Afghanistanbidrag ved hold 15 og 16 i sommeren 2013 ikke kontraktlige konsekvenser for samarbejdet med DSV – og dermed heller ikke med Small Planet Airlines.
- Baseret på erfaringerne fra rotationsflyvningerne har Forsvaret justeret sin tilgang til planlægningen i samarbejde med leverandøren, og

der var således med udgangen af oktober måned klarhed over, hvordan rotationsflyvningerne bliver gennemført.

Forsvarets fremadrettede strategiske transportportefølje

- Jeg vil nu vende mig mod Forsvarets fremadrettede strategiske transportportefølje og dermed spørgsmål J.
- Som det fremgår af spørgsmålet, så har Forsvarsudvalget ved min forgængers besvarelse af udvalgets spørgsmål 261 modtaget en kopi af den analyse, som Forsvaret i 2012 gennemførte for så vidt angår den strategiske transportportefølje.
- Analysen havde til formål at undersøge, hvordan Forsvaret bedst og økonomisk mest fordelagtigt inddækker Forsvarets samlede strategiske transportbehov efter 1. januar 2014, og den byggede blandt andet på erfaringerne fra LUFTARK projektet.
- Lad mig i den forbindelse orientere om, at Forsvarskommandoen nu har fremsendt sin endelige opgørelse over udgifterne til LUFTARK projektet. De samlede udgifter overstiger aktstykket med ca. 100 mio. kr.
- Forsvarskommandoen er på den baggrund anmodet om at redegøre for afvigelsen. Forsvaret har oplyst, at afvigelsen skyldes et øget behov for strategisk lufttransport til internationale operationer.

- På baggrund af redegørelsen vil der blive udarbejdet en orientering til Folketingets Finansudvalg, som tillige vil blive tilsendt Forsvarsudvalget til orientering.
- Som forsvarsforligskredsen blandt andet blevet orienteret om på mødet den 18. november i år, så har Forsvaret for nylig – på baggrund af blandt andet analysen fra 2012 – indgået fornyede aftaler vedrørende den strategiske transport.
- Den samlede strategiske transportportefølje dækker strategiske land-, sø- og lufttransporter, og der vil fremadrettet være én aftale, som dækker de transportere, som ikke vedrører fuldchartrede fly og skibe.
- Denne aftale er indgået med selskabet DAMCO og indebærer blandt andet, at DAMCO har status af at være strategisk partner. Selskabet skal således bistå Forsvaret med rådgivning og planlægning af store og komplekse transportopgaver, herunder eksempelvis hjemtagning af materiel fra Afghanistan.
- For så vidt angår landtransporter, så vil selskabet eksempelvis kunne være ansvarlig for gennemførelse af større transportere på tværs af det europæiske kontinent, mens det for søtransporter kan komme til at forestå transportere af gods til og fra missionsområder. Såfremt der skal fragtes så store mængder gods og materiel på søen, at der er

behov for at fuldchartre et skib, vil Forsvaret dog fortsat gøre brug af ARK projektet.

- DAMCO vil også skulle forestå lufttransport af mindre godsmængder, mens der er lavet en særlig konstruktion for så vidt angår transporter, der fordrer chartring af hele luftfartøjer. Forsvaret har således indgået en aftale med i alt otte selskaber, som vil kunne bringes i anvendelse, når der er tale om fuldchartring af luftfartøjer. Det skal bemærkes, at DSV Air & Sea og DAMCO er blandt disse otte selskaber.
- Forsvaret har i øvrigt oplyst, at ingen af de otte selskaber er i besiddelse af egne fly, hvorfor de vil skulle inddrage underleverandører, som det som nævnt også har været tilfældet med DSV, der har anvendt Small Planet Airlines.
- Modellen betyder, at Forsvaret – når der er behov for at chartre hele luftfartøjer til en given opgave – sender opgaven i udbud hos de otte leverandører, som så byder på den specifikke opgave.
- I forhold til udvælgelse af hvilket selskab, der skal tildeles en given opgave, så har Forsvarskommandoen oplyst, at der hovedsageligt vil blive taget udgangspunkt i det for Forsvaret mest økonomisk fordelagtige tilbud, idet de nævnte 8 selskaber allerede er vurderet i forhold til kvalitet, kapacitet og administration.

- Dertil kommer, at den pågældende operatør er forpligtiget til at leve op til internationale luftfartsregler, herunder det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur's og FN organet International Civil Aviation Organisation's (ICAO) regelsæt. Samme krav blev i sin tid stillet til Small Planet Airlines.
- Det er Forsvarets forventning, at denne model vil sikre den bedst mulige opgaveløsning såvel kvalitativt som økonomisk, da den i hvert enkelt tilfælde skaber en konkurrencesituation for selskaberne.

- Som jeg nævnte i indledningen, så blev der i forbindelse med anvendelsen af Small Planet Airlines oprindeligt rejst spørgsmål omkring løn- og ansættelsesvilkårene i selskabet.
- Jeg syntes derfor, at det er relevant at nævne, at de nye aftaler på transportområdet alle indeholder et såkaldt Corporate Social Responsibility tillæg, som blandt andet regulerer forhold om arbejdsklausuler.
- Udover arbejdsklausulen, så omfatter tillægget blandt andet forhold vedrørende antikorruption, menneskerettigheder og miljø, og tillægget fastsætter desuden krav til dokumentation samt sanktionsmuligheder i forbindelse med en eventuel overtrædelse af tillæggets krav.

- For så vidt angår arbejdsklausuler bygger tillægget på International Labour Organisations (ILO) konvention nr. 94, og det forpligter den enkelte leverandør til at sikre, at deres underleverandører også lever op til kravene.

- Afslutningsvis kan jeg oplyse, at Forsvaret, som følge af reduktionen i tilstedeværelsen i Afghanistan, har vurderet, at det ikke længere vil være økonomisk rentabelt at fuldchartre fly til de ugentlige flyvninger. Fra årsskiftet vil disse i stedet blive gennemført som en kombination af kommercielle flyrejser og militære flyrejser gennemført af Storbritannien.
- Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at sige noget endeligt om omfanget af transporter, som der bliver behov for, men Forsvaret vurderer generelt, at behovet for de ugentlige rejser bliver relativt beskeden.
- Det er i øvrigt Forsvarskommandoens forventning, at denne model vil give Forsvaret en økonomisk besparelse og en øget fleksibilitet, da der vil være flere ugentlige afgange, som kan benyttes.
- Det skal dog bemærkes, at det medfører den ulempe, at der vil være en længere rejsetid, da rejserne ikke kan gennemføres så direkte som

hidtil. De kommercielle flyvninger vil således i udgangspunktet ske via enten Tyrkiet eller De Forenede Arabiske Emirater, og de militære flyvninger vil ske via Storbritannien.

- Da de kommercielle flyvninger som sagt mellemlander i enten Tyrkiet eller De Forenede Arabiske Emirater, og da Danmark ikke har en aftale om, at soldater kan færdes i uniform disse lande, så medfører anvendelse af de kommercielle flyvninger, at der ikke kan rejses i uniform. Der kan desuden ikke medbringes militær udrustning på de kommercielle flyvninger, hvorfor det må transporteres på militære transporter.
- Den ændrede tilgang til de ugentlige flyvninger betyder, at modellen med de otte aftaler til fuldchartring af luftfartøjer primært vil finde anvendelse i forbindelse med eksempelvis rotation af hele hold, som typisk finder sted i februar og august.
- Omfanget af rotationsflyvningerne vil naturligt variere i takt med, at antallet af danske soldater i Afghanistan justeres, og eksempelvis forventes der til februar anvendt tre flyvninger til rotation af en holdstørrelse på ca. 300 mand.

- Spørgsmål J retter sig desuden mod Regeringens holdning til Forsvarets fremtidige strategiske transportportefølje og lad mig i den forbindelse sige, at jeg naturligvis er tilfreds med, at Forsvaret søger løsninger, som sikrer den størst mulige grad af fleksibilitet samtidig med, at der er fornuftig økonomi heri.
- Jeg hæfter mig desuden med tilfredshed ved, at Forsvaret har taget skridt til at sikre, at leverandørerne holdes fast på sit sociale ansvar, og endeligt så bifalder jeg, at man søger løsninger i samarbejde med vore samarbejdspartnere.
- Det afslutter min besvarelse af samrådsspørgsmålet.