



STORTINGET

Innst. 237 S

(2018–2019)

**Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens
undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret
(NH90)**

Dokument 3:3 (2018–2019)



STORTINGET

Innst. 237 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dokument 3:3 (2018–2019)

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret (NH90)

Til Stortinget

1. Sammendrag

Målet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å undersøke årsakene til at NH90-helikoptrene ikke er levert og innfaset i tråd med Stortingets vedtak og forutsetninger. Undersøkelsen omfatter primært perioden 2010–2017. Leverandøren har erkjent ansvar for forsinkelsene fram til 2011. I den grad undersøkelsen har avdekket vesentlige forhold som lå forut for 2010, er disse også inkludert.

Forsvarsdepartementet har det overordnede ansvaret for materiellinvesteringene i forsvarssektoren og er definert som prosjekteier for P7660 Enhetshelikopter til Forsvaret. Forsvarsmateriell (FMA) er ansvarlig for selve anskaffelsen av NH90. FMA er fra 2016 en egen virksomhet direkte underlagt Forsvarsdepartementet.

Forsvarsmateriell var før 2016 del av Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO), som da var ansvarlig for anskaffelsen. Innfasingen av NH90 på Sjøforsvarets fartøyer involverer mange aktører og koordineres av Luftforsvarsstaben.

Forsvaret inngikk i 2001 kontrakt med Nato Helicopter Industries (NHI) om leveranse av 14 helikoptre av typen NH90. Anskaffelsens pris- og valutajusterte kostnadsramme er 8 018 mill. kroner, som er inkludert usikkerhetsavsetning, prosjektgjennomføringskostna-

der og merverdiavgift, jf. Prop. S 1 (2018–2019). Helikoptrene skulle leveres innen utgangen av 2008. Stortinget har gjennom de årlige budsjettproposisjonene fått beskrevet at forsinkelsene i all hovedsak skyldes mangler ved leveransene fra leverandøren.

Undersøkelsen har blant annet tatt utgangspunkt i følgende vedtak og forutsetninger fra Stortinget:

- St.prp. nr. 1 (2000–2001) og Prop. 1 S (2011–2012) fra Forsvarsdepartementet med tilhørende innstillinger.
- St.prp. nr. 42 (2003–2004) Den videre moderniseringen av Forsvaret i perioden 2005–2008.
- Innst. S. nr. 39 (2005–2006) om Riksrevisjonens undersøkelse av materiellinvesteringsprosjekter i Forsvaret.
- Prop. 73 S (2011–2012) Et forsvar i vår tid.
- Stortingets bevilgningsreglement.

En gradert rapport ble forelagt Forsvarsdepartementet ved brev 27. juni 2018. Departementet har i brev 20. august 2018 gitt kommentarer til rapporten. Kommentarene er i hovedsak innarbeidet i rapporten og i Riksrevisjonens dokument.

Riksrevisorkollegiets oversendelsesbrev til departementet 5. september 2018 og statsrådens svar 25. september 2018 følger som vedlegg til Dokument 3:3 (2018–2019). Rapporten er gradert «Begrenset» i henhold til lov om forebyggende sikkerhetstjeneste § 11 og § 12. Den inneholder også opplysninger som omfattes av instruks for behandling av dokumenter som trenger beskyttelse av andre grunner enn nevnt i sikkerhetsloven med forskrifter § 4. Rapporten er oversendt Stortinget som uttrykket vedlegg.

1.1 Hovedfunn

- Stortingets forutsetninger for anskaffelsen av NH90 og helikoptrenes operative evne er ikke oppfylt.
- Status for det maritime helikoptret NH90 er at det er sterkt forsinket, gir færre flytimer enn forventet, har høyt vedlikeholdsbehov og høye driftskostnader:
 - store forsinkelser i anskaffelse og innfasing
 - svært få flytimer, lav tilgjengelighet og sterkt begrenset operativ virksomhet
 - stort vedlikeholdsbehov og høye driftskostnader
- Rapporteringen til Stortinget har vært begrenset.
- Sentrale årsaker til forsinkelsene er å finne både hos leverandøren og på norsk side:
 - Leverandøren NHI har en vesentlig del av ansvaret for forsinkelsene og endringer i leveransene.
 - Viktige forutsetninger for anskaffelsen er ikke fulgt opp godt nok.
 - Kontrakten med leverandøren har vesentlige svakheter.
 - Det har vært mangler i planleggingen og utilstrekkelig bemanning i Luftforsvaret og FLO/FMA.
- Det har vært svak styring og lite effektiv koordinering i innfasingen av NH90.

1.2 Riksrevisjonens merknader

1.2.1 *Stortingets forutsetninger for anskaffelsen av NH90 og helikoptrenes operative evne er ikke oppfylt*

Stortingets vedtak og forutsetninger for anskaffelsen av NH90, jf. St.prp. nr. 1 (2000–2001), St.prp. nr. 42 (2003–2004), Prop. 73 S (2011–2012), Innst. 7 S (2011–2012), jf. Prop. 1 S (2011–2012), er ikke oppfylt. Forsvaret skulle i henhold til den opprinnelige kontrakten ha mottatt åtte NH90 til Kystvakten og seks NH90 til fregattene i løpet av 2008. Status ved årsskiftet 2017/2018 er at Forsvaret har mottatt seks NH90 i en foreløpig versjon og ett i en endelig versjon. Helikoptrene vil være fullt operative i begge rollene på fregatter og kystvaktfartøy først om flere år. Ifølge Forsvarets GAP-analyse ser det også ut til at NH90 da bare vil gi en tredel av flytimene som Sjøforsvaret har behov for. NH90 har vist seg å være svært vedlikeholds- og kostnadskrevende i drift. Det har gitt få flytimer og lite operativ virksomhet fra fartøy.

Forsinkelsene har store negative konsekvenser for den operative evnen til kystvaktfartøyene og fregattene. Fregattene vil ha vært i tjeneste en betydelig del av sin antatte totale levetid før de får en av sine viktigste kapasiteter på plass og er fullt operative. Det har svekket fregattenes evne til antiubåt- og antioverflateoperasjoner samt egenbeskyttelse vesentlig. Under den langvarige

innfasingen av NH90 har Kystvakten hatt redusert operativ evne. Uten helikoptre er Kystvaktens evne til å drive fiskerioppsyn, suverenitetshevdelse og bistå i søk- og redningsoppdrag vesentlig svekket.

1.2.2 *Status for det maritime helikoptret NH90 er at det er sterkt forsinket, gir færre flytimer enn forventet, har høyt vedlikeholdsbehov og høye driftskostnader*

1.2.2.1 STORE FORSINKELSER I ANSKAFFELSE OG INNFASING

Både anskaffelsen og innfasingen av NH90 på Sjøforsvarets fartøyer er preget av hyppige utsettelse og store forsinkelser. Alle de 14 helikoptrene skulle opprinnelig vært levert innen utgangen av 2008. I mai 2018 er bare halvparten levert, alle unntatt ett i en begrenset øvelsesversjon. Planlagt siste leveranse er nå høsten 2022, 14 år senere enn opprinnelig planlagt. Det første helikoptret i endelig versjon som ble levert i 2017, har fortsatt vesentlige mangler i forhold til det som er avtalt. Disse elementene har stor betydning for mannskapets sikkerhet og helikoptrenes militære kapasitet.

Når det gjelder innfasingen av NH90 på fartøy, er ombyggingen av kystvaktfartøyene ferdig, og NH90 er nå godkjent for operasjoner på kystvaktfartøy. Det er imidlertid fortsatt usikkerhet om under hvilke lys-, vær- og vindforhold helikoptrene kan operere til og fra fartøy. Innfasingen av NH90 på fregattene er helt i startfasen. Alle fregattene vil ifølge dagens plan være ferdig tilpasset innen utgangen av 2022. Men også etter at helikoptrene er levert, helt fullverdige, og alle fartøyene er helt klargjort, vil det gå flere år før besetningene er trent og kan utnytte helikoptrenes egenskaper fullt ut.

1.2.2.2 SVÆRT FÅ FLYTIMER, LAV TILGJENGELIGHET OG STERKT BEGRENSET OPERATIV VIRKSOMHET

Hvert NH90 var forventet å kunne ha ca. 430 flytimer per år da det ble bestilt. Så langt har det vært langt færre. I 2017 fløy seks NH90 i foreløpig versjon til sammen 550 flytimer. Det gir i gjennomsnitt vel 90 timer per helikopter. Helikoptrene er vesentlig mindre tilgjengelig enn forutsatt: I 2017 var i gjennomsnitt bare ett av seks helikoptre tilgjengelig for testing og trening, resten var satt på bakken i påvente av vedlikehold. Reservedelssituasjonen er igjen blitt svært anstrengt og forsinker det tyngre vedlikeholdet betydelig.

Flytimene med NH90 på kystvaktskip er til nå i all hovedsak blitt brukt til testing, øving og godkjenninger for personell og i svært begrenset grad til ordinære operasjoner.

Andre land med NH90, også de som har kommet lenger i innfasingen enn Norge, sliter med lave flytime-tall for NH90. Forsvaret anslår at man med 14 helikoptre først etter flere år vil klare å oppnå 2 100 flytimer i året, bare vel en tredel av det som var forutsatt som Marinen og Kystvaktens behov. Forsvarssjefen har i denne

situasjonen anbefalt å prioritere flytimer med NH90 til fregattene og at det blir funnet andre løsninger for å dekke Kystvaktens behov, jf. Prop. 66 S (2017–2018). Riksrevisjonen deler vurderingen av at flytimetallene så langt tyder på at NH90 ikke vil kunne dekke både Marinens og Kystvaktens behov for helikopterstøtte. Forsvarsdepartementet viser til at Forsvarets forskningsinstitutt på oppdrag fra departementet har undersøkt muligheter, kostnader og konsekvenser ved ulike måltall for flytimer med NH90. Rapporten fra august 2018 konkluderer med at 14 NH90 fra 2023 vil kunne dekke både Marinens og Kystvaktens samlede behov på 5 400 timer per år. Det forutsetter blant annet tilstrekkelig tilgang på reservedeler, investering i mange nok vedlikeholdsdokker, betydelig lavere vedlikeholdsbehov per flytime og en større vedlikeholdsorganisasjon enn i dag. Riksrevisjonen viser til at det er betydelig usikkerhet ved forutsetningene om vedlikeholdsbehov og reservedelstilgang.

1.2.2.3 STORT VEDLIKEHOLDSBEHOV OG HØYE DRIFTSKOSTNADER

Vedlikeholdsbehovet for den foreløpige versjonen av helikoptret – målt som vedlikeholdstimer per flytime – er 15 ganger større enn opprinnelig forutsatt for den endelige versjonen. FMAs beregninger, med en forutsetning om 2 100 flytimer per år (150 timer per helikopter per år), viser at driftskostnadene blir svært høye.

FMA mener likevel at NH90 i endelig versjon vil bli mindre krevende å vedlikeholde enn den foreløpige versjonen. Erfaringsstallene fra land som har hatt den endelige versjonen av NH90 en tid, kan imidlertid tyde på at vedlikeholdsbehovet vil fortsette å være høyt og at driftskostnadene blir tilsvarende høye. Riksrevisjonen peker på at noe av formålet med NH90-anskaffelsen opprinnelig var å redusere driftskostnadene for Forsvarets helikoptre. Situasjonen er nå at driftskostnadene for NH90 ser ut til å bli så høye at de trolig blir avgjørende for hvor mye flytid Forsvaret kan ta ut av NH90-systemet i årene framover.

Kostnaden for å anskaffe NH90 fra NHI ser ikke ut til å bli vesentlig endret fra hva som ble avtalt ved kontraktsinngåelsen i 2001. Samlede investeringskostnader for helikoptre og tilleggsutstyr, kostnader for bygg og anlegg, tilpasninger av fartøy med mer, samt driftskostnader i innfasingen av NH90 så langt, utgjør vel 11 milliarder kroner.

1.2.3 Rapporteringen til Stortinget har vært begrenset

Undersøkelsen viser at Forsvarsdepartementets rapportering til Stortinget om anskaffelsen og innfasingen av NH90 i Forsvaret til tider har vært knapp.

For det første har Forsvarsdepartementet i stortingsdokumenter framholdt at ansvaret for forsinkelse-

ne i all hovedsak har vært leverandørens. Undersøkelsen viser at også Forsvaret og FMA har bidratt til forsinkelsen, særlig i innfasingen. Forsvarsdepartementet har gjennom resultatrappporter helt fra 2011 blitt orientert om forsvarssektorens svake evne til gjennomføring av materiellanskaffelser generelt og fra 2013 i NH90-anskaffelsen spesielt. Også gjennom andre saksdokumenter om NH90 og departementets deltakelse i koordineringsgruppen for prosjektet i årene 2011–2017 har departementet fått informasjon om at svak framdrift også skyldes forhold i Forsvaret og FMA.

For det andre har informasjonen til Stortinget ikke inneholdt opplysninger om det svært lave antallet flytimer oppnådd med NH90. Informasjon om status for innfasingen på fartøy har vært knapp.

For det tredje er det gitt lite informasjon om de alvorlige konsekvensene som forsinkelsene i innfasingen, det lave flytimetallet og helikoptrets foreløpige begrensninger har for fregattvåpenets og Kystvaktens operative evne.

God og utfyllende informasjon om disse forholdene vil være av vesentlig interesse både for Stortinget og allmennheten. Riksrevisjonen viser til Dokument nr. 3:9 (2006–2007) («Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets forvaltningspraksis og sporbarheten i de faglige råd som gis») og daværende forsvarssjefs uttalelse om at han må kvalitetssikre at det i budsjettproposisjonene ikke gis for optimistiske anslag for hva Forsvaret kan levere. Han pekte på at beskrivelsene i budsjettproposisjonen innenfor enkelte områder «er i overkant optimistiske». Undersøkelsen viser at de svenske forsvarsmyndighetene, som også opplevde store forsinkelser i leveransene av NH90, allerede i 2009 åpent erkjente at NH90 som fullverdig operativ kapasitet for anti-ubåtoperasjoner, ikke ville være klar før i 2020. I Sverige fikk man da en utredning, påfølgende debatt og beslutning om hva det svenske forsvaret skulle gjøre med hensyn til helikopterkapasitet i mellomtiden. Etter Riksrevisjonens oppfatning er informasjon med en dekkende situasjonsbeskrivelse, i samsvar med de rammene lovverket setter, en grunnleggende forutsetning for å kunne ha en opplyst forsvarsdebatt og for politiske prioriteringer og vedtak.

1.2.4 Sentrale årsaker til forsinkelsene er å finne både hos leverandøren og på norsk side

Undersøkelsen viser at NHI har en vesentlig del av ansvaret for forsinkelsene og endringer i leveransene. Det faktum at alle landene som tidlig på 2000-tallet bestilte NH90 i ulike versjoner, har opplevd store forsinkelser, tekniske utfordringer, høye vedlikeholdskostnader og betydelig færre flytimer enn forutsatt, er en klar indikasjon på dét. Men undersøkelsen viser at også faktorer på norsk side har vært medvirkende til ytterligere forsinkelser i innfasingen av NH90.

1.2.4.1 LEVERANDØREN NHI HAR EN VESENTLIG DEL AV ANSVARET FOR FORSINKELSENE OG ENDRINGER I LEVERANSENE

NHI har selv erkjent ansvar for forsinkelsene fram til reforhandlingen av kontrakten i 2011. NHI har hatt store svakheter i kvaliteten på sine leveranser, og det har vært store mangler ved den tekniske dokumentasjonen som følger med anskaffelsen. Kommunikasjonen med NHI om tekniske forhold har også vært svært krevende og tatt lang tid.

NH90 var et høyteknologisk, helt umodent helikopter med høye feilrater. Vedlikeholdsbehovet som NHI la til grunn og markedsførte, var urealistisk lavt sammenlignet med det faktiske behovet. Sammen med NHIs mangelfulle reservedelsforsyning har dette ført til at helikoptrene i lange perioder har vært ute av drift. Når helikoptrene i tillegg kom med store forsinkelser, resulterte dette i en negativ spiral med få flytimer, forsinket integrasjon med fartøyene, motivasjonsproblemer og høyt gjennomtrekk blant personellet, særlig i Luftforsvaret.

1.2.4.2 VIKTIGE FORUTSETNINGER FOR ANSKAFFELSEN ER IKKE FULGT OPP GODT NOK

En forutsetning for anskaffelsen var at man skulle velge et helikopter som «i størst mulig grad» var basert på kjent teknologi, og det var «bestemt at materiellet skal være ferdig utviklet». FMA viser til at selv om NH90 og teknologien i mange av delsystemene var, og fortsatt er, umoden, så var den likevel kjent. Mange andre kilder og respondenter peker på at NH90 i stor grad var eller ble et utviklingsprosjekt, og at dette er en sentral årsak til forsinkelsene. Også dokumenter fra Forsvaret selv, før valget av NH90, pekte på utviklingsaspektet ved NH90 og at dette innebar risiko særlig for forsinkede leveranser. At det ble funnet nødvendig å gå inn for en stegvis leveranse med en foreløpig versjon først, styrker argumentet om at dette var et utviklingsprosjekt. Mye tyder derfor på at graden av utvikling som integreringen av alle de militære delsystemene i NH90-maskinen innebar, ble undervurdert. I tillegg bidro det store antallet versjoner og nasjonale særkrav til å øke utviklingsgraden i prosjektet.

Heller ikke forutsetningen om at det ved kjøp av helikoptre skulle stilles krav til leverandøren om dokumentert driftssikkerhet, ble gjort gjeldende ved valget av NH90. NHI hadde i 2000–2001 ikke noe å vise til om driftssikkerhet siden NH90 ikke var satt i produksjon. I de aktuelle evalueringsdokumentene var det ingen drøfting av denne forutsetningen med hensyn til valget av NH90.

NHI var et selskap uten produksjonserfaring, eid av fire ulike selskaper hjemmehørende i fire ulike land, alle med sterke bånd til sine respektive regjeringer. Det var tilsynelatende heller ingen begrensninger hos NHI av

hvor mange versjoner de skulle kunne produsere av et helt nytt og uprøvd helikopter.

Selv om leverandøren NHI bærer en stor del av ansvaret for forsinkelsene, er det likevel etter Riksrevisjonens syn sterkt kritikkverdig at Forsvarsdepartementet og Forsvaret ikke gikk grundigere inn i beslutningsgrunnlaget for valget av NH90 i 2001, og at de ikke fulgte opp viktige forutsetninger for anskaffelsen godt nok og tok risikoen mer alvorlig. Dette har fått store konsekvenser for den operative evnen til både Kystvakten og fregattvåpenet.

1.2.4.3 KONTRAKTEN MED LEVERANDØREN HAR VESENTLIGE SVAKHETER

Undersøkelsen viser at det var flere svakheter ved prosessen med kvalitetssikring før kontrakten ble inngått. Da anskaffelsesprosjektet gjennomgikk ekstern kvalitetssikring, forelå det utkast til kontraktsdokumenter uten at disse ble gjort tilgjengelig for konsulentene som skulle kvalitetssikre prosjektet. De fikk heller ikke tilgang til anbudsgrunnlaget eller anledning til å kontakte NHI. Regelverket ble ikke brutt, men prosessen med konsulentselskapet i 2001 innebar etter Riksrevisjonens vurdering at man gikk glipp av en mulighet til å få råd om kontrakten som det da forelå utkast til.

En annen svakhet ved kvalitetssikringen var at Regjeringsadvokaten i 2001 hadde et utilstrekkelig grunnlag for å kvalitetssikre kontraktsvilkårene. Flere sentrale vedlegg ble ikke gjenstand for Regjeringsadvokatens kvalitetssikring. Etter Riksrevisjonens vurdering er det uheldig at vesentlig kontraktsdokumentasjon ikke var med i Regjeringsadvokatens kvalitetssikring.

Forsinkelsene i anskaffelsen ble så store og mange at det kontraktsfestede taket på dagmulkter ble nådd allerede før det første helikoptret ble levert i 2011. Forsinkelser etter 2011 gir derfor begrensede økonomiske konsekvenser for NHI. Dette var etter Riksrevisjonens vurdering uheldig, særlig siden den endelige versjonen av NH90 fortsatt ikke var ferdig designet, og Forsvaret på det tidspunktet ikke hadde mottatt et eneste helikopter. Etter Riksrevisjonens syn var virkemidlene i kontrakten ikke gode nok til å begrense forsinkelser fra leverandørens side etter 2011.

En annen svakhet ved kontrakten er at det fortsatt vil gå noen år før vedlikeholdsgarantien kan gjøres gjeldende. Etter Riksrevisjonens vurdering er dette uheldig siden NH90 er et svært vedlikeholdskrevende helikoptersystem.

I tillegg førte svak kvalitet i leveransene og dermed langvarige mottakskontroller til at mange av fasene i anskaffelsen og innfasingen kom parallelt i stedet for sekvensielt. Personellsituasjonen i Luftforsvaret og FLO/FMA ble dermed mer krevende.

Forsinkelsene før november 2011 ble kontraktsmessig gjort opp i tilleggsavtalen som partene inngikk i

2011. Om forsinkelsene etter 2011 har det vært både skriftlig og muntlig kontakt mellom FLO/FMA og NHI. FLO/FMA har godtatt å motta forsinkede helikoptre. I 2017 satte Forsvarsdepartementet i verk en ny gjennomgang av prosjektet og kontrakten. Flere alternativer ble vurdert, også et alternativ om å avbryte kontrakten på grunn av mislighold fra leverandøren. FMA anbefalte ikke denne løsningen fordi det etter deres vurdering ikke var rettslig grunnlag for å avbryte kontrakten, jf. Prop. 66 S (2017–2018) Investeringar i Forsvaret og andre saker.

Etter Riksrevisjonens vurdering har NHI hatt svake insentiver til å overholde kontraktsforpliktelsene når det gjelder leveranseplanene og å sørge for stabil reservedelsforsyning.

1.2.4.4 DET HAR VÆRT MANGLER I PLANLEGGINGEN OG UTILSTREKKELIG BEMANNING I LUFTFORSVARET OG FLO/FMA

Undersøkelsen viser at vesentlige deler av planverket for integreringen og driftssettingen av NH90 har manglet eller blitt utarbeidet sent, og dette har svekket framdriften av innfasingen.

Forsvaret manglet vesentlige deler av plangrunnlaget da materiellet begynte å komme. I henhold til rammeverket for styring av investeringsprosjekter i forsvarssektoren skal det for alle større materiellanskaffelser umiddelbart etter kontraktsinngåelse utarbeides en vedlikeholds- og forsyningsstudie og en plan for driften av materiellet. Det ble ikke gjort for NH90-anskaffelsens del. FLO hadde denne oppgaven før FMA overtok den i 2016. Uten en materielldriftsplan har Luftforsvaret manglet grunnlag for å be om ytterligere budsjettmidler og årsverk til vedlikeholdsavdelingen for et helikopter som er vesentlig mer krevende å vedlikeholde enn forutsatt. Men så lenge Forsvaret ikke har avklart det antallet flytimer som det har ambisjoner om å ta ut av systemet, er det vanskelig å fastsette vedlikeholdsbehovet og dimensjonere vedlikeholdsorganisasjonen. Etter Riksrevisjonens vurdering var det uheldig for framdriften at denne situasjonen fikk vedvare så lenge. Et første utkast forelå i juli 2017, men driftsplanen er fortsatt ikke godkjent.

Det forelå ingen vedlikeholds- og forsyningsstudie eller materielldriftsplan da reservedeler til den foreløpige versjonen av NH90 begynte å ankomme Bardufoss flystasjon i 2010. Forsvaret hadde ikke forberedt noe mottakssystem med infrastruktur og systemer for reservedelsforsyningen. Sammen med personellmangel i FLOs organisasjon lokalt og lange leveringstider på deler fra NHI bidro dette til at helikoptrene fikk lange perioder ute av drift de første årene etter at mottakene av dem startet i 2011.

Både anskaffelsen og spesielt innfasingen av NH90 på Sjøforsvarets fartøyer involverer et stort antall aktø-

rer og har gjort prosessen svært sammensatt og omfattende. En slik situasjon stiller store krav til samtidighet og god planlegging, slik at de relevante aktørene er på plass til avtalt tid med avtalt materiell og personell. Undersøkelsen viser at kompleksiteten i denne fasen ble undervurdert av Forsvaret. Forsvaret var ikke forberedt på de tekniske og organisatoriske utfordringene som innfasing av et avansert og større helikopter som NH90 ville innebære. Det ble ikke utarbeidet noen totalprosjektplan som forutsatt, selv om det var tema på møter i totalprosjektgruppen fra 2010. Manglende formalisering av, og plan for, totalprosjektet med så mange aktører, delleveranser og innbyrdes avhengigheter, er etter Riksrevisjonens vurdering en viktig årsak til den svake framdriften i de første årene av innfasingen. At integrasjonen ikke var inkludert i totalprosjektet fra starten av, var også uheldig. Det første helikoptret ble mottatt i 2011, likevel forelå det ikke noen overordnet plan for helikopter-skip-integrasjon før våren 2014. Sen planlegging kombinert med lav tilgjengelighet til helikoptre har forsterket samtidighetsutfordringene og forsinket framdriften.

Undersøkelsen viser videre at bemanningen både i Luftforsvaret og FLO/FMA har bidratt til at det ble forsinkelser. FLO og senere FMA har ikke hatt nok personell til å håndtere det store behovet for saksbehandling som innføringen av et moderne og høyteknologisk helikopter krever for design og ulike godkjenninger i prosessen. Uten slike godkjenninger har mange aktiviteter i innfasingen stoppet opp. En vedlikeholdsorganisasjon som ikke stod i forhold til vedlikeholdsbehovet, og tynn bemanning i reservedelsforsyningen, resulterte i lav tilgjengelighet til helikoptre og svak framdrift i integrasjon og driftssetting. Også anskaffelsesprosjektet P7660 led av personellmangel, og den ble ekstra prekær når fasene falt sammen i tid på grunn av NHIs forsinkelser. Anskaffelsesprosjektet i FLO/FMA har hatt vedvarende utfordringer med for lite personell gjennom store deler av prosjektets levetid uten at FLO/FMA har funnet effektive tiltak for å løse dette.

1.2.4.5 DET HAR VÆRT SVAK STYRING, OG LITE EFFEKTIV KOORDINERING I INNFAISINGEN AV NH90

1.2.4.5.1 *Etatsstyringen fanger for sent opp forsinkelser som skyldes interne forhold i Forsvaret*

Forsvarsdepartementet har gjennom anskaffelsesperioden vært godt informert om forsinkelser og manglende kvalitet i helikopterleveransen som skyldes leverandøren. På høynivåmøter med leverandøren har departementet, sammen med FLO/FMA, spilt en aktiv rolle for å få framdrift i leveransene.

Når det gjelder forsinkelser som skyldes interne forhold i Forsvaret, tok det likevel lang tid før Forsvarsdepartementet iverksatte tiltak. Undersøkelsen viser at Forsvaret allerede i 2011 rapporterte at deres evne til å

realisere materiellinvesteringer var under sterkt press på grunn av mange samtidige prosjekter og en stor total portefølje. Resultatrapporter i perioden 2011–2017 viser at status for NH90 har vært «ikke tilfredsstillende» (rød) eller «mindre tilfredsstillende» (gul). I rapporteringen i 2013 og 2014 trakk Forsvaret fram at det ikke hadde tilstrekkelig kapasitet og evne til parallelt å drive mot-takskontroll og ferdigstille design og utvikling av NH90. I tillegg var det tekniske utfordringer ved å integrere NH90 med systemer om bord på kystvaktfartøy og fregatter. Forsvaret rapporterte at dette var sentrale årsaker til forsinkelsene.

Først i 2014 iverksatte Forsvarsdepartementet tiltak for NH90-prosjektet. Disse bestod i at Forsvaret skulle iverksette nødvendige tiltak for å sikre tilstrekkelig evne til mottak av NH90, og at Forsvaret skulle rapportere særskilt ut fra enkelte frister for NH90. I etatstyringsdialogen har Forsvaret senere rapportert jevnlig om status, avvik, risiko og tiltak for å nå fristene, men fristene har stadig blitt forskjøvet. Tiltakene som Forsvaret satte inn var – med noen unntak – lite målrettede og lite kraftfulle. Etter Riksrevisjonens vurdering grep Forsvarsdepartementet ikke inn aktivt nok når fristene gang på gang ble overskredet og det lot til at Forsvarets egne tiltak ikke hadde tilstrekkelig effekt.

Fra 2016 viet Forsvarsdepartementet NH90 mer oppmerksomhet i etatsstyringen, og ved årsskiftet 2016/2017 ble det etablert et nytt tiltak: Forsvarssjefen og sjefen for FMA skulle utarbeide omforente tiltak for å bedre framdriften av prosjektet. Forsvarsdepartementet iverksatte i 2017 særskilte rapporteringsmøter for NH90 der både Forsvaret og FMA deltar.

Etter Riksrevisjonens vurdering har styringsdialogen mellom Forsvarsdepartementet og Forsvaret ikke fungert godt nok med hensyn til å fange opp Forsvarets utfordringer med en så sentral anskaffelse som NH90, slik at det ble iverksatt tiltak i tide som kunne ha bedret framdriften. Etter Riksrevisjonens vurdering er Forsvarsdepartementets sene involvering alvorlig, særlig sett på bakgrunn av det økonomiske omfanget og de omfattende operative konsekvensene som NH90-forsinkelsen har hatt for kystvaktfartøy og fregatter.

1.2.4.5.2 Uklar styring og svak utøvelse av prosjekteierskap

NH90-prosjektets organisasjonsmodell baserer seg på gjennomføringsdirektivet av 2011. Etter opprettelsen av FMA utga Forsvarsdepartementet i 2016 nye retningslinjer for å tydeliggjøre roller og ansvar i forbindelse med investeringer. Etter Riksrevisjonens vurdering tilsa flere organisasjonsendringer som fant sted etter 2011 at direktivet burde vært oppdatert. Dette kan ha vært en kilde til uklare ansvarsforhold.

Forsvarsdepartementet er definert som prosjekteier med nærmere beskrevne oppgaver, blant annet «å

følge opp gjennomføringen av prosjektet», jf. gjennomføringsdirektivet. Departementet viser til at prosjektet er gitt videre i linjen til Forsvarsstaben. Forsvarsstaben ligger ikke inne i organisasjonskartet i gjennomføringsdirektivet og er heller ikke der tillagt noen formelle oppgaver bortsett fra å «sette av budsjettmidler til helikoptrene». Forsvarsstaben viser til at totalprosjektansvaret – ansvaret for å følge opp og koordinere alle leveranser innenfor rammen av totalprosjektet – er delegert til Luftforsvaret ved Luftforsvarsstaben.

Luftforsvaret har altså totalprosjektansvaret og blir satt til å koordinere mange aktører på ulike nivåer med ulike prioriteringer, ofte med en svært begrenset tidsperiode for samhandling. Luftforsvarsstaben opplever at den ikke har tilstrekkelig myndighet til å gi andre aktører ordre og prioriteringer. Det er også uklart om Luftforsvarsstaben tar opp utfordringene med Forsvarsstaben eller Forsvarsdepartementet.

Forsvarsdepartementets rolle som prosjekteier kan skape forventninger om at departementet har et tettere oppfølgingsansvar av prosjektet med jevnlig oppdateringer om framdrift, ressursbruk og korrigerende tiltak enn det som ligger i den ordinære etatsstyringen. Samtidig som Forsvarsdepartementet i gjennomføringsdirektivet er oppført som prosjekteier, har departementet overført gjennomføringsansvaret til underliggende etat uten at det går fram av det grunnleggende prosjektstyringsdokumentet.

Etter Riksrevisjonens vurdering har Forsvarsdepartementets overordnede styring av NH90-prosjektet og utøvelse av rollen som prosjekteier vært distansert og utydelig, særlig fram til 2016.

1.2.4.5.3 Lite effektiv koordinering

Som totalprosjektkoordinator – eller brukerkoordinator – har Luftforsvaret ansvar for alle praktiske forhold ved driftssetting av materiellet og for at materiellet passer inn i en større helhet. Luftforsvarets rolle kompliseres ved at det er Sjøforsvaret som er den egentlige brukeren. Totalprosjektet er ikke formalisert gjennom et eget prosjektdokument, og dets innhold er ikke eksplisitt eller konkret beskrevet. Det vil da kunne bli utydelig hva koordineringsansvaret innebærer, noe personell i Luftforsvarsstaben bekrefter at det har vært. Så sent som i 2016 uttrykte Luftforsvaret i brev til Forsvarsstaben at det var «behov for at roller, ansvar og myndighet mellom de ulike aktørene i materiellprosjektet operasjonaliseres og derigjennom tydeliggjøres».

Undersøkelsen viser at Luftforsvaret opplevde koordineringsproblemer i sin rolle som totalprosjektkoordinator, særlig i perioden med innføring av NH90, uten at overordnet nivå grep inn ved prioriteringskonflikter og manglende oppfølging av beslutninger. Forsvarsstaben kunne som overordnet nivå for alle de sentrale aktørene fram til opprettelsen av FMA i 2016 i større grad ha bi-

dratt til å løse disse utfordringene, men i gjennomføringsdirektivet er Forsvarsstaben ikke tegnet inn i styringslinjen. Forsvarsstaben hadde delegert gjennomføringsansvaret for totalprosjektet til Luftforsvaret.

Det har vært en krevende oppgave å få alle aktørene til å dra i samme retning. Flere respondenter viser til at dette har sviktet, og at det skyldes at konkurrerende prioriteringer av andre prosjekter har gått foran NH90. Luftforsvaret ved Luftoperativt inspektorat leder det tverrgående forumet XOPREF, som ble opprettet på høyt nivå i 2013. XOPREF skal sørge for effektive og tverrgående prioriteringer, spesielt innen helikopter-skip-integrasjon. Undersøkelsen viser at XOPREF ikke har fungert godt nok. Flere av deltakerne har oppfattet XOPREF mer som et statusmøte enn et beslutningsmøte. Samlet viser analysen at det har vært behov for mer beslutningsmyndighet i XOPREF. Dette har endret seg etter en gjennomgang av XOPREF og en bedre avklaring av deltakernes mandat i 2016/2017.

Koordineringsutfordringene har blitt møtt med stadig flere aktører og fora som har en rolle i koordineringen: totalprosjektgruppe, totalprosjektkoordinator, XOPREF og sist med programstyret som var under etablering våren 2018. Riksrevisjonen vil peke på at det har vært en grunnleggende utfordring i NH90-prosjektet at det i praksis har manglet en aktør, overordnet alle de øvrige, som har tatt ansvaret for å forestå effektiv samordning og beslutningstaking. Riksrevisjonen mener det er sterkt kritikkverdig at Forsvarsdepartementet som prosjekteier ikke tok tak i denne utfordringen tidligere.

1.3 Riksrevisjonens anbefalinger

NH90-anskaffelsen er en viktig enkeltanskaffelse som involverer flere våpengrener og organisatoriske enheter. Riksrevisjonen mener at den bør gi viktig lærdom om at anskaffelser som involverer mange aktører, krever ekstra oppmerksomhet med hensyn til styring, organisering og klare ansvarsforhold. NH90-anskaffelsen viser også betydningen av å holde fast ved grunnleggende forutsetninger for anskaffelsen, av grundig vurdering og oppfølging av leverandøren i store anskaffelser og av god risikohåndtering.

Riksrevisjonen anbefaler at Forsvarsdepartementet:

- sørger for at grunnleggende forutsetninger er klart definert og ivaretas i hele anskaffelsesprosessen, også i kvalitetssikringen av kontrakten
- foretar grundig risikovurdering av leverandøren(e) i vesentlige anskaffelser og at vurderingene blir fulgt opp gjennom anskaffelsen
- vurderer om virkemidlene i kontraktene for vesentlige anskaffelser gir leverandøren(e) tilstrekkelige insentiver til å overholde kontraktsbestemmelsene
- vurderer tiltak som sikrer at det utarbeides planer for innfasing av materiell i tide, særlig når det er

involvert mange enheter og disse er avhengig av hverandre for å oppnå effektiv innfasing

- har en praksis som i vesentlige anskaffelser sørger for klar ansvarsfordeling og tydelige styringslinjer og myndighetsforhold mellom Forsvarsdepartementet, Forsvarsmateriell, Forsvarsstaben og de aktuelle våpengrenene

1.4 Departementets oppfølging

Forsvarsministeren uttaler at han i hovedsak er enig i Riksrevisjonens funn og konklusjoner, og at han anser rapporten for å være svært nyttig.

Statsråden viser til at konklusjonen om at det kun er mulig å produsere vel en tredel av flytimene som det er behov for, bygger på to hovedforutsetninger: 1) økonomiske rammer i langtidsplanen og 2) erfaringer med drift av den foreløpige versjonen av NH90. Han mener det er teknisk mulig å dekke Forsvarets operative behov med NH90, men at dette vil koste vesentlig mer enn tidligere antatt, noe som vil bli tatt opp i forbindelse med ny langtidsplan.

Statsråden er enig i at det har vært store forsinkelser, og at vedvarende mangler har betydning for helikoptrenes militære kapasitet. At det er mangler på helikoptre som er levert i endelig versjon, er imidlertid ikke unormalt med så komplekse systemer som et NH90-helikopter er. Det er viktig at avvik på leveransetidspunktet dokumenteres, og at det er en plan med leverandøren for hvordan dette skal rettes opp. Dette håndteres av Forsvarsmateriell, og statsråden viser til at det er all grunn til å tro at dette blir godt ivaretatt.

Statsråden understreker at sikkerheten knyttet til bruk av NH90 blir tatt på største alvor. Helikoptrene som er mottatt, har gjennomgått grundige og omfattende vurderinger og tilfredsstiller kravene for å fly. Det betyr at luftdyktigheten til helikoptrene, inkludert mannskapets sikkerhet, er vurdert og ivaretatt.

Forsvarsministeren viser til at helikoptrene ikke har den ønskelige tilgjengeligheten. Høy vedlikeholdsbelastning og mangel på reservedeler er to av hovedårsakene til dette. Statsråden påpeker at Forsvaret fram til slutten av 2017 bare hadde helikoptre i foreløpig versjon, og at det er for tidlig å konkludere om potensialet for flytimer for NH90-flåten. Statsråden refererer til en fersk studie utført av Forsvarets forskningsinstitutt som viser at det er teknisk mulig å dekke behovet for helikopterstøtte til Kystvakten og Marinen med 14 NH90, men at dette i stor grad er et budsjettspørsmål.

Statsråden deler bekymringen over det høye vedlikeholdsbehovet på helikoptre i den foreløpige versjonen og at erfaringstall fra andre land kan tyde på at vedlikeholdsbehovet vil fortsette å være høyt. Statsråden viser til krav i kontrakten knyttet til vedlikeholdsbelastning som skal verifiseres gjennom en driftsperiode med norske NH90 i endelig versjon. Det er derfor for tidlig å

konkludere om hvor høyt vedlikeholdsbehovet blir, og om det eventuelt kan settes krav mot leverandøren for manglende oppfyllelse av kontrakten. Statsråden vil påse at FMA følger opp denne problemstillingen videre på en god måte.

Når det gjelder informasjonen til Stortinget om ansvaret for forsinkelsene, det lave flytimetallet og de operative konsekvensene av forsinkelsene for fregattvåpenet og Kystvakten, viser statsråden først til at det er leverandøren, ved ikke å ha levert helikoptre til avtalt tid med rett kvalitet, som er årsaken til forsinkelser og forskyvninger i innfasingsarbeidet. Om antall flytimer viser forsvarsministeren til at Forsvaret så langt ikke har rukket å opparbeide erfaringer med den endelige versjonen, og at det først i 2018 ble behov for å gjøre en ny vurdering av om langtidspanens ambisjon med NH90 til fregattene og Kystvakten kunne realiseres med 14 NH90. Med hensyn til operative konsekvenser viser han til at dette er gradert informasjon som gis til Stortinget gjennom etablerte kanaler. Statsråden viser videre til at han nå har tatt initiativ til å utvide prosjektoptaket av NH90 i Prop. 1 S (2018–2019) til også å omfatte noen av de nevnte forholdene.

Når det gjelder årsakene til forsinkelsene, mener statsråden at Riksrevisjonens beskrivelse av leverandørens mangler og forsinkelser gir et godt bilde av overordnede faktorer som har forårsaket forsinkelser. Han deler også vurderingen om at viktige forutsetninger for anskaffelsen ikke er fulgt opp godt nok, og at risikoen som fulgte med de nevnte faktorene ikke ble behandlet grundig nok da beslutningen om å velge NH90 ble tatt.

Videre er statsråden enig i at det er nyttig og hensiktsmessig at også kontraktsdokumenter, dersom disse er klare, blir gjort tilgjengelig for ekstern kvalitetssikring.

I nyere anskaffelser der man har vært i en slik situasjon, har kontraktsdokumenter blitt gjort tilgjengelig for ekstern kvalitetssikrer, slik som for anskaffelsen av nye fartøyer for den ytre kystvakten.

Når det gjelder virkemidler i kontrakten og leverandørens insentiver til å overholde kontraktsforpliktelsene, viser statsråden til at det er riktig at mye av virkemidlene, spesielt med tanke på dagmulkt, er brukt opp. Han viser til at det i kontrakten likevel er virkemidler igjen overfor leverandøren. Forsvarsmateriell har fått føringer om å sikre at tilgjengelige virkemidler overfor leverandøren kan benyttes dersom det oppstår ytterligere avvik fra leverandørens side.

Statsråden viser videre til at manglende eller sent utarbeidet planverk, mangelfull bemanning i flere avdelinger og koordineringsbehov i innfasingen er forhold som er gjenstand for særskilt oppfølging for NH90-anskaffelsen. Han viser også til at samarbeidet mellom Forsvaret og FMA skal styrkes gjennom opprettelsen av programstyret for NH90. Statsråden mener at utfordrin-

gene som Riksrevisjonen påpeker, blir langt bedre ivaretatt i dagens investeringskonsept og metodeverk enn det de ble da NHI ble valgt som leverandør i 2001. Det er tatt lærdom av NH90-anskaffelsen, og erfaringene benyttes i sektoren for å videreutvikle metodene ytterligere. Opprettelsen av FMA som en egen etat underlagt Forsvarsdepartementet er et viktig grep for å ha god kontroll med materiellinvesteringene.

Statsråden deler ikke fullt ut den vurderingen at det tok lang tid før Forsvarsdepartementet iverksatte tiltak mot forsinkelser som skyldtes interne forhold i Forsvaret. Statsråden viser til tiltakene i 2014, løpende dialog om NH90 i senere etatstyringsmøter og økt engasjement fra departementets side i 2016 da framdriften i innfasingen av NH90 ble utilfredsstillende.

Videre deler statsråden ikke fullt ut vurderingen om at departementets overordnede styring av NH90-prosjektet og utøvelse av rollen som prosjekteier fram til 2016 var distansert og utydelig. NH90-prosjektet følges opp på lik linje med andre investeringsprosjekter, og dialogen intensiveres først når det oppstår utfordringer som ikke kan håndteres av etatene alene.

Statsråden deler heller ikke fullt ut vurderingen om at det er sterkt kritikkverdig at departementet som prosjekteier ikke har tatt tak i utfordringen med at det har manglet en overordnet aktør med ansvar for effektiv samordning og beslutningstaking. Statsråden viser til at dette ansvaret var Forsvarets helt til opprettelsen av FMA fra 2016. Det var først da departementet fikk behov for å engasjere seg mer direkte i spørsmål knyttet til samordning mellom ulike aktører. Dette har også skjedd gjennom intensivert oppfølging av NH90-anskaffelsen.

Avslutningsvis viser statsråden til at Riksrevisjonens anbefalinger er gode og vil bli inkludert i arbeidet med å videreutvikle rammeverk, metoder og prosesser for investeringsvirksomheten. Det er tatt flere grep som ivaretar anbefalingene. Statsråden trekker særlig fram opprettelsen av FMA som egen etat underlagt Forsvarsdepartementet for å styrke den strategiske styringen av materiellinvesteringer og materiellforvaltning i forsvarssektoren.

1.5 Riksrevisjonens sluttmerknad

Riksrevisjonen merker seg at statsråden mener det er for tidlig å konkludere med at NH90 ikke vil kunne dekke både Marinens og Kystvaktens behov for helikopterstøtte. Erfaringene så langt er basert på økonomiske forutsetninger og drift av en foreløpig versjon av NH90, og ikke en endelig versjon. Statsråden viser til en analyse fra Forsvarets forskningsinstitutt fra september 2018 der det går fram at det er teknisk mulig å dekke Forsvarets behov for maritime helikoptre, men at dette i stor grad er et budsjettspørsmål.

Riksrevisjonen peker på at analysen fra Forsvarets forskningsinstitutt forutsetter tilstrekkelig tilgang på reservedeler, vedlikeholdsdokker og stor nok vedlikeholdsorganisasjon. Det er grunn til å understreke at mangel på reservedeler har preget innfasingen av NH90 i størsteparten av perioden etter mottaket av det første helikopteret i 2011, og at dette fortsatt er kritisk. Usikkerheten blir ikke mindre av at det ennå ikke er forhandlet fram noen avtale om reservedelsforsyningen etter at eksisterende avtale utløper i 2019. Riksrevisjonen peker også på at dimensjonering av vedlikeholdsorganisasjon og reservedelslager vil være en utfordring så lenge Forsvaret ikke har mottatt feilratedata fra produsenten av NH90. Feilrater angir brukstiden for deler og påvirker dermed vedlikeholdstid og behovet for reservedelslager. Luftforsvaret vil i de kommende årene innfase mye nytt materiell samtidig med at det eventuelt skal etableres en betydelig større vedlikeholdsorganisasjon for NH90. Erfaring viser at slike samtidighetsutfordringer er krevende. Riksrevisjonen mener at det derfor også uavhengig av økonomi knytter seg stor usikkerhet til innfasing av de nye helikoptrene, med de konsekvensene det har for Sjøforsvarets oppgaveløsning.

Riksrevisjonen merker seg at statsråden ikke fullt ut deler Riksrevisjonens vurdering av at Forsvarsdepartementets overordnede styring av NH90-prosjektet og utøvelse av rollen som prosjekteier, har vært distansert og utydelig, særlig fram til 2016. Statsråden viser til tiltak som ble iverksatt i 2014. Riksrevisjonen fastholder at tiltakene som Forsvaret satte inn, med noen unntak, var vage, lite målrettet og lite kraftfulle. Forsvarsdepartementet grep ikke tilstrekkelig inn da fristene gang på gang ble overskredet og det viste seg at Forsvarets tiltak ikke hadde tilstrekkelig effekt. Riksrevisjonen fastholder at det må kunne forventes at Forsvarsdepartementet, som etatsstyrer og prosjekteier, har en langt tettere og mer aktiv oppfølging av et investeringsprosjekt med så stor økonomisk og operativ betydning som NH90, selv når prosjektet er delegert til en underliggende etat.

2. Komiteens behandling

Som ledd i behandlingen av saken sendte komiteen 7. november 2018 brev til forsvarsminister Frank Bakke-Jensen og ba om en oversikt over orienteringer til Stortinget om anskaffelsen og innfasingen av NH90 i Forsvaret som ikke fremgår av Riksrevisjonens rapport.

Komiteen mottok svarbrev fra forsvarsministeren 16. november 2018. Korrespondansen følger som vedlegg 1 og 2 til innstillingen.

Komiteen vedtok i møte 27. november 2018 å avholde en åpen kontrollhøring i saken, og høring ble avholdt 28. januar 2019.

Komiteen besluttet at høringen skulle omhandle – men ikke begrense seg til – følgende problemstillinger:

1. Når ble det klart at leveransene av NH90-helikoptere ville bli sterkt forsinket, og at kostnadene ville bli høyere enn forutsatt, og hva er begrunnelsen for at prosjektet ikke ble stanset?
2. Riksrevisjonen mener Forsvarsdepartementets rapportering til Stortinget har vært begrenset. I hvilken grad har Stortinget blitt tilstrekkelig og løpende orientert om problemene med levering og innfasing av NH90?
3. Forsvarsdepartementet har fremholdt at ansvaret for forsinkelsene i all hovedsak har vært leverandørens. I hvilken grad har Forsvaret og Forsvarsmateriell (FMA) bidratt til forsinkelsen?
4. Hva er årsaken til at driftskostnadene viser seg å bli vesentlig høyere enn forutsatt?
5. I hvilken grad skyldes problemene med NH90-prosjektet mangelfull organisering fra Forsvarsdepartementets side, og er organiseringen og rolleforståelsen mellom Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO) og FMA tydelig nok definert?
6. Gikk Forsvaret og Forsvarsdepartementet grundig nok inn i beslutningsgrunnlaget da valget falt på NH90?
7. Er det svakheter ved kontraktene som kan ha hatt betydning for prosjektet som helhet?

Følgende ble invitert og møtte til høringen:

- Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen.
- Tidligere forsvarsministre:
 - Bjørn Tore Godal
 - Kristin Krohn Devold
 - Anne-Grete Strøm-Erichsen
 - Grete Faremo
 - Espen Barth Eide
 - Ine M. Eriksen Søreide.
- Forsvarssjef admiral Haakon Bruun-Hanssen.
- Direktør for Forsvarsmateriell Mette Sørfonden.
- Sjef Forsvarets logistikkorganisasjon Petter Jansen.
- Forskningsleder Alf Christian Hennum og sjefsforsker Bård Eggereide fra Forsvarets forskningsinstitutt.

Tidligere forsvarsminister Kristin Krohn Devold måtte melde forfall til høringen på grunn av en tjenestereise til utlandet. Komiteen besluttet derfor å gjennomføre en åpen høring med henne 6. februar 2019.

Komiteen besluttet i tillegg å invitere de tidligere forsvarssjefene Sverre Diesen og Harald Sunde til samme høring. Harald Sunde meldte tilbake at han ikke hadde anledning til å delta den aktuelle dagen.

Det ble tatt stenografisk referat fra høringene, og referatene følger som vedlegg 3 og 4 til denne innstillingen.

Hans Fredrik Grøvan fra Kristelig Folkeparti ble opprinnelig valgt til saksordfører for saken. Som en føl-

ge av regjeringsutvidelsen og Stortingets behandling av Innst. 149 S (2018–2019) fra valgkomiteen, ble det vedtatt at Kristelig Folkeparti ikke lenger skulle være representert i kontroll- og konstitusjonskomiteen. Komiteleder Dag Terje Andersen ble etter dette valgt som ordfører for saken.

3. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Dag Terje Andersen, Eva Kristin Hansen og Magne Rommetveit, fra Høyre, Svein Harberg og Bente Stein Mathisen, fra Fremskrittspartiet, Ulf Leirstein og Hanne Dyveke Søttar, fra Senterpartiet, Nils T. Bjørke, og fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, viser til Riksrevisjonens undersøkelse av årsakene til at bestilte NH90-helikoptre ikke ble levert eller innfaset i tråd med Stortingets vedtak og forutsetninger.

Komiteen viser til at forsvarsministrene fra Norge, Sverige, Finland og Danmark i 1999 inngikk en avtale om Nordic Standard Helicopter Programme. Programmet skulle forberede og delvis forhandle om felles anskaffelse av et enhetshelikopter med sikte på å oppnå gunstigere betingelser og reduserte kostnader til drift og opplæring/trening.

I statsbudsjettet for 2001 (St.prp. nr. 1 (2000–2001)) og i Budsjett-innst. S. nr. 7 (2000–2001) ble anskaffelsen kort kommentert:

«Anskaffelse av nye fregatter og tilhørende prosjekter går etter planen. Når det gjelder anskaffelse av enhetshelikoptre planlegger departementet at valg av leverandør og inngåelse av kontrakt skjer i 2001.»

NH90 var det helikopteret som ble ansett på best måte å ville tilfredsstille de aktuelle krav. Danmark trakk seg senere fra prosjektet, mens Sverige, Norge og Finland bestilte ulike antall NH90-helikoptre.

I november 2001 undertegnet Forsvaret kontrakt med Nato Helicopter Industries (NHI) om leveranse av 14 NH90-helikoptre i perioden 2005–2008. Pris- og valutajusterte kostnadsramme var beregnet til 8 018 mill. kroner.

Status ved årsskiftet 2017/2018 var at Forsvaret hadde mottatt kun seks NH90 i en foreløpig versjon og ett i en endelig versjon.

Valg av helikoptertype

Når det gjelder grunnlaget for helikoptervalget, viser komiteen til spørsmål i komiteens høring 28. januar 2019 fra Hans Fredrik Grøvan (Kristelig Folkeparti) til tidligere forsvarsminister Bjørn Tore Godal:

«Du sier at du ble forelagt en anbefaling fra en styringsgruppe, som besto av spesialister, om NH90. Det var det som departementsråden la til grunn for sin anbefaling overfor politisk ledelse. I hvilken grad tok en inn over seg eller vurderte at dette også kunne være et stort risikoprojekt, all den tid dette helikoptret eller denne helikoptertypen aldri hadde vært produsert? Hva slags vurderinger ble gjort knyttet til å velge en helt ny type framfor å bruke mer kjent hylleware? Kan du si noe om de vurderingene som ble gjort i den avveiningen i den forbindelse?»

Bjørn Tore Godal svarte:

«Dette er selvfølgelig et relevant spørsmål. Men departementet på embetsnivå og jeg som statsråd følte at vi måtte forholde oss til de faglige råd vi fikk fra Luftforsvaret og fra den nordiske styringsgruppen, som hadde høy helikoptereksptise på nordisk nivå og var fra samtlige nordiske land – det var før danskene meldte seg ut. Det følte vi hadde gjennomslagskraft. Det var ikke slik at teknologien ikke var kjent, men anvendelsen av den i den nye serien satte vi selvfølgelig et spørsmålstegn ved. Men det var ikke så stort at det fikk meg eller den nordiske styringsgruppen til å si at dette går vi ikke for. Tvert imot – dette var det som var best egnet ikke minst ut fra norske behov – skreddersøm når det gjaldt fregatter og kystvakt fartøy. Det var utgangspunktet for meg.»

Komiteen viser til at forhandlingene om kjøp av NH90 ble fullført og kvalitetsikringen avsluttet i Bjørn Tore Godals periode som forsvarsminister.

Komiteen konstaterer at det var bred politisk oppslutning om valg av helikoptre da avgjørelsen ble fattet.

Stortingets forutsetninger for anskaffelsen av NH90 og helikoptrenes operative evne er ikke oppfylt

Komiteen registrerer imidlertid at Stortingets forutsetninger for anskaffelsen i ettertid er brutt på flere punkter. I Riksrevisjonens rapport vises det, med referanse til Stortingets vedtak, til at en skulle velge et helikopter som «i størst mulig grad» var basert på kjent teknologi, og at det var «bestemt at materiellet skulle være ferdig utviklet».

Komiteen konstaterer at denne forutsetningen ikke ble lagt til grunn, og at det valg av helikopter som ble tatt, tvert imot var et åpenbart utviklingsprosjekt.

Ifølge Riksrevisjonen var NHI et selskap uten produksjonserfaring, eid av fire ulike selskaper hjemmehørende i fire ulike land.

Komiteen viser i denne sammenheng til spørsmål fra Dag Terje Andersen i komiteens høring 28. januar 2019:

«Men var det elementet i oppfølgingen av Stortingets forutsetninger et sentralt tema i de vurderingene dere gjorde før dere la fram konklusjonen, eller var det mer de fagmilitære vurderingene alene som lå til grunn for konklusjonen?»

Bjørn Tore Godal svarte:

«Jeg så ikke at dette nødvendigvis skulle lage et motsetningsforhold. Hva som er kjent teknologi er jo et definisjonsspørsmål, men jeg hadde ikke inntrykk av at man ikke var kjent med teknologien, da vi spurte våre helikopterekspertene om det. Det som var problemet, var anvendelsen av teknologien da den først ble produsert og kom i store og små serier – for små til å begynne med, det er da problemene oppstår.»

Komiteen finner det godgjort at graden av utvikling som integreringen av alle de militære delsystemene i NH90-helikopteret, ble undervurdert og underkommunisert. Stortingets forutsetning for anskaffelsen om at man skulle velge et helikopter basert på kjent teknologi og med ferdig utviklet materiell, kan ikke anses å være innfridd.

Komiteen slutter seg til Riksrevisjonens sterke kritikk av at Forsvarsdepartementet og Forsvaret ikke gikk grundigere inn i beslutningsgrunnlaget for valget av NH90 i 2001.

Komiteen viser til at Kristin Krohn Devold i oktober 2001 overtok som forsvarsminister. I komiteens høring 6. februar 2019 uttalte hun:

«Det som faktisk skjedde i min periode, var at også Norge signerte. Deretter skjedde det ingenting i denne saken før framleggelsen av statsbudsjettet for 2006, som skjedde i oktober 2005, like før min regjering gikk av. Da kom den første meldingen om forsinkelser, og den kom i selve statsbudsjettet.»

Komiteen har videre merket seg tidligere forsvarsminister Devolds uttalelse hvor hun sier:

«Av alle dokumenter fra embetsverket til meg i helikoptersaken som vi har gått gjennom, er det funnet kun ett relevant notat. Det er fra 26. oktober 2001, altså en uke etter at jeg gikk på, og i det notatet meldes det kort at forhandlingene er avsluttet, og valget er tatt.»

Komiteen finner det kritikkverdig at Forsvarsdepartementet og Forsvaret etter inngåelse av en anskaffelseskontrakt på milliardbeløp, ikke forsikrer seg om at helt grunnleggende forutsetninger som utforming av bestilling, utarbeidelse av spesifikasjoner, planer for innfasing, bemanning mv. følges opp. Komiteen ser ikke bort fra at dette i seg selv kan ha bidratt til forsinkelse.

Komiteen vil for øvrig også bemerke at helikopterkjøpet heller ikke fra Stortingets side, da med unntak av lokaliseringsspørsmål, synes å ha vært gjenstand for særlig oppmerksomhet.

Store forsinkelser i innfasing og anskaffelse

I oktober 2005 overtok Anne-Grete Strøm-Erichsen som forsvarsminister. Det var da tale om en 18 måneders forsinkelse av leveransen av helikoptrene, mye ba-

sert på design, utvikling og sertifisering. I 2007 ble imidlertid forsinkelsen forlenget til fire år.

Komiteen finner få spor av informasjon til Stortinget om denne betydelige forsinkelsen og hvorledes man skulle sikre at den nye fristen kunne overholdes.

I oktober 2009 overtok Grete Faremo ledelsen av Forsvarsdepartementet. Også under hennes ledelse ble det informert om ytterligere forsinkelser.

Komiteen stiller seg uforstående til ulike forsvarsministres manglende engasjement og behov for klarering med Stortinget, i en så betydelig anskaffelsesak.

Komiteen har merket seg at det først under forsvarsminister Espen Barth Eide ble tatt grep for å vurdere situasjonen. Forsvarsdepartementet var lei av å vente på oppfølging av kontrakten og det ble stilt spørsmål om den burde brytes.

I komiteens høring 28. januar 2019 sa Espen Barth Eide blant annet:

«I løpet av våren hadde vi mange og alvorlige samtaler som pekte i retning av at vi begynte å vurdere helt seriøst om hele denne anskaffelsen skulle avvikles, altså om vi skulle kansellere kontrakten, med hjemmel i manglende kontraktsoppfyllelse fra leverandørens side. Daværende materielldirektør brukte formuleringer – som jeg fullt ut delte – som at tålmodigheten med og troverdigheten til leverandøren nå langt på vei var brukt opp.

Vi satte i gang et arbeid for å studere både mulighetene for kansellering og for hva slags alternativer vi da sto overfor. For det er vel og bra å kansellere et prosjekt, men helikopter må man ha, og hva ville være tilgjengelig på markedet? Man startet da en relativ rask studie av hvilke alternativer som eksisterte på dette tidspunktet, altså i 2012.»

Videre uttalte sjef Forsvarets logistikkorganisasjon Petter Jansen:

«Basert på oppdrag fra Forsvarsdepartementet utredet Luftforsvaret med støtte fra FLO i 2012/2013 om det fantes alternative helikoptre i markedet som tilfredstilte de operative kravene. Som sjef FLO undersøkte jeg derfor mulighetene for eventuelt å kunne heve kontrakten. Jeg engasjerte da Kluge Advokatfirma i mai 2012, fem måneder etter at jeg begynte, for at de skulle vurdere Forsvarets rettslige posisjon. Kluge konkluderte i rapporten med at Forsvaret ville kunne heve kontrakten i sin helhet dersom helikopter nummer tre ikke ble levert innen 1. februar 2013. Hevingsadgangen forelå altså juridisk sett.

Som alternativ til NH90 vurderte Luftforsvaret Seahawk-helikoptre. Vurderingen fra Luftforsvaret konkluderte med at Seahawk ikke tilfredstilte de operative kravene. Seahawk ville ikke bli levert noe tidligere enn helikoptrene fra NHI, og det ble antatt at driftskostnadene for Seahawk ville være tilsvarende som for NH90. På bakgrunn av denne vurderingen besluttet Forsvarsdepartementet i skriv til FLO 13. mars 2013 at kontrakten med NHI inntil videre skulle opprettholdes. Vi innrettet oss deretter.»

Forsvarsministeren bestilte følgelig en rapport om mulighetene for å si opp kontrakten. Rapporten forelå imidlertid først etter at Barth Eide var blitt utenriksminister og Anne-Grete Strøm-Erichsen igjen var tilbake i sjefsstolen i FD. I komiteens høring bekreftet Strøm-Erichsen at konklusjonen i det faglige rådet gikk på å gå videre med NH90.

Da Ine M. Eriksen Søreide overtok som forsvarsminister i oktober 2013, hadde problemene med leveransen hopet seg opp. I komiteens høring 28. januar 2019 ga hun følgende vurdering av spørsmålet om kansellering av kontrakten:

«Som flere har vært inne på, ble det i 2012 fattet en beslutning om å gå videre med anskaffelsen av NH90 til tross for utfordringene. Dersom man skulle kansellert kontrakten, var det etter min vurdering siste mulige tidspunkt. Så vil jeg samtidig påpeke at dersom man i 2012 hadde valgt å gå videre med alternativ løsning, ville det også fått betydelige konsekvenser, både med hensyn til tid, ressurser og operativ evne. Så det var altså ca. ett år før jeg tiltrådte, tatt en beslutning om videreføring. Jeg fulgte NH90-prosjektet tett og stadig tettere etter hvert som vi måtte håndtere stadig flere følgekonssekvenser av de store forsinkelsene og etter hvert også av flytimeproduksjon og vedlikeholdsbehov.»

Hun redegjorde videre for noen av de tiltakene hun iverksatte:

«I min periode gjennomførte jeg følgende hovedgrep: Det ene var intensivert etatsstyring fra slutten av 2013 med både oppdrag til Forsvaret og tilbakerapportering i forbindelse med jevnlig etatsstyringsmøter og resultat- og kontrollrapporter. Det andre var opprettelsen av Forsvarsmateriell, FMA, fra 1. januar 2016. Det ble en egen etat med direkte etatsstyring. Så reetablerte direktøren i Forsvarsmateriell i 2016 kvartalsvise høynivåmøter med leverandøren.»

I høringen viste hun også til at det ble gjennomført en fullstendig og revidert vedlikeholds- og forsyningsstudie våren 2017 i tillegg til en ny gjennomgang av kontrakten. Ifølge Eriksen Søreide var den juridiske vurderingen i 2017 at det var en betydelig prosessrisiko ved da å skulle heve kontrakten.

Forsinkelser fra leverandøren

Komiteen konstaterer at hovedansvaret for de forsinkede leveransene er forhold hos leverandøren, og har merket seg at leverandøren har påtatt seg ansvaret for forsinkelsene fram til reforhandlingen av kontrakten i 2011.

Basert på erfaringene med NH90 synes det ubestridt at NH90 var et umodent helikopter med høye feilrater. Videre ble vedlikeholdsbehovet underkommunisert. Likeledes har manglende reservedelager ført til at mange av mottakerne av NH90 har måttet sette sine helikoptre på bakken. Forsinkelsene har igjen påført mot-

taker utfordringer med å planlegge og gjennomføre innfasing av helikoptrene.

Komiteen mener det på denne bakgrunn med rette kan stilles spørsmål ved om opprettholdelsen av kontrakten fra norske myndigheters side har vært fornuftig.

Årsaker til forsinkelse på norsk side

Komiteen vil imidlertid peke på at heller ikke Forsvarsdepartementet/Forsvaret synes å være uten skyld for forsinkelsene.

Komiteen vil videre peke på det var Forsvarsdepartementet som frivillig valgte NHI som leverandør, en leverandør som ikke hadde produsert avanserte helikoptre tidligere. Det var også Forsvarsdepartementet som spesifiserte og godkjente de tekniske kravene til helikoptrene, og som har inngått den eksisterende avtalen med NHI på de vilkår som er dokumentert, og som ikke i tilstrekkelig grad tar vare på prosjekteiers risikostyring og garantiansvar med mer.

Riksrevisjonen viser til at kontrakten med leverandøren var beheftet med vesentlige svakheter, og at flere av vedleggene til kontrakten ikke ble gjenstand for Regjeringsadvokatens kvalitetssikring.

Det vises for eksempel til at forsinkelsen ble så omfattende at det kontraktsfestede taket på dagmulkt ble nådd allerede før det første helikopteret ble levert i 2011. Videre vises det til at vedlikeholdsgarantien først vil bli gjort gjeldende etter noen års drift.

Komiteen ser ikke bort fra at uklare og sent innleverte spesifikasjoner kan ha ført til ytterligere forsinkelser.

Komiteen viser i den sammenheng til spørsmål om kontrakten som ble stilt under kontrollhøringen 28. januar 2019 fra Dag Terje Andersen til Ine M. Eriksen Søreide.

Dag Terje Andersen:

«For å følge opp det med kontrakten først. Som vi har vært inne på, går det jo fram av Riksrevisjonens rapport at sanksjonsmulighetene i form av dagmulkt og økonomi allerede før begge deres tid var brukt opp, mens i den fornyede kontrakten hevder Riksrevisjonen at det er for lite sanksjonsmidler, bl.a. at departementet har akseptert noen utsettelse og senere leveranser. Jeg lurer på om dere kan si lite grann om hvordan dere vurderer det i dag – nå er det jo ganske kort tid siden i hvert fall Eriksen Søreide var inne i prosessen – om den fornyede, reviderte kontrakten rett og slett er for svak når det gjelder sanksjonsmuligheter overfor leverandøren.»

Ine M. Eriksen Søreide svarte:

«Jeg mener, som jeg var litt inne på innledningsvis, at det var en utfordring helt fra starten at kontrakten var utformet på en slik måte at den egentlig ikke ga den sikringen man gjerne skulle ønske i en så stor kontraktsinngåelse. Det man har sett, er at når man etter hvert og underveis måtte akseptere – når man skulle gå videre

med kontrakten – at det da ble forsinkelser og ulike faser i dette, så var på mange måter en stor del av mulighetene brukt opp, egentlig allerede i 2008, særlig med tanke på dagbøter».

Komiteen er kjent med at kvalitetssikringsrutinene ikke var like klare på det tidspunktet kontrakten ble inngått, men vil understreke det ansvar enhver regjering har og har hatt for å sikre kvaliteten på kontrakter når så betydelige summer av fellesskapets midler disponeres.

Komiteen har merket seg at forsinkelsene før november 2011 ble kontraktsmessig gjort opp i og med tilleggsavtalen som partene inngikk i 2011. For de etterfølgende forsinkelser synes bildet noe mer uklart. Komiteen deler Riksrevisjonens vurdering av at NHI synes å ha hatt svake insentiver til å overholde leveranseplanene og sørge for stabil reservedelsforsyning.

Komiteen viser videre til uttalelsene fra forsvarssjef Bruun-Hanssen i komiteens høring 28. januar 2019, hvor han blant annet uttalte:

«Forsinkelsene på NH90 resulterte i en samtidighetsutfordring i fagkontoret i FLO. Prosjekter som F-35-jagerfly, AW101-redningshelikoptre og NH90 skulle alle sammen trekke på den samme kompetansen. For NH90s del tok i tillegg mottakskontrollen svært mye ressurser. FLO var betydelig underbemannet for disse forholdene, og situasjonen ble kritisk. Forsvaret ga FLO anledning til å ansette flere fagspesialister, men denne kompetansen viste seg meget vanskelig å finne i markedet. FLO ble derfor tvunget til å prioritere beinhardt, og støtten til design og utvikling av den endelige utgaven av NH90 ble skadelidende i årene mellom 2012 og 2015.»

Komiteen viser også til spørsmål fra Nils T. Bjørke til forsvarssjef Bruun-Hanssen:

«Me har høyr i høyringa i dag at det er fleire som har hatt ansvar for dette, og det er stadig omorganisering i Forsvaret. Du sa sjølv at du måtte laga ei programstyring eller overbygning for å sikra avgjerdene. Har alle omorganiseringane gjort at det har vore vanskeleg å halda oversikta i heile perioden?»

Haakon Bruun-Hanssen svarte:

«Jeg tror vi har holdt oversikten. Det er uten tvil at når man splitter opp organisasjonen og stadig er i omstilling og endring, gjør det det vanskelig å holde den oversikten. Det tror jeg er riktig å si.»

Komiteen vil peke på at stadige omorganiseringer og oppsplitting av Forsvarets virksomhet kan ha bidratt til å svekke muligheten for både oversikt og tilstrekkelig framdrift i forbindelse med NH90-prosjektet.

Videre kommenterte sjef FLO Petter Jansen forsinkelsene slik:

«Da jeg tiltrådte som sjef FLO, ble investeringsvirksomheten tildelt økte personellrammer. Denne øknin-

gen ble opprettholdt i hele min periode. Tildelingen medførte at fra 2011 til 2016 kunne rammen for Luftkapasiteter økes med inntil 90 årsverk, ca. 35 pst. økning – fra 2011/2012 til 2016. Til tross for rekrutteringskampanjer klarte vi ikke å fylle rammen. Det viste seg svært krevende å få tak i kvalifisert personell, særlig personell med helikopterkompetanse. FLO forsøkte bl.a. å rekruttere personell fra SAS i forbindelse med at deres vedlikeholdsvirksomhet ble flyttet til Sverige. Vi fikk ikke tak i mye personell, og vi fikk i hvert fall ikke dekket behovene våre. Cirka 40–45 pst. av behovet klarte vi å rekruttere inn.»

Komiteen har videre merket seg uttalelsen fra forsvarssjef Haakon Bruun-Hanssen om at «støtten til design og utvikling av den endelige utgaven av NH90 ble skadelidende i årene mellom 2012 og 2015» som en ytterligere bekreftelse på manglende planlegging av innfasingsperioden fra Forsvarets side.

Komiteen finner det sterkt kritikkverdig at Forsvaret ikke hadde tilstrekkelig oversikt over og kontroll med situasjonen da leveransene begynte å komme. Underbemanning, så vel som manglende koordinering og planlegging synes å ha bidratt til ytterligere forsinkelser.

Få flytimer, lav tilgjengelighet og sterkt begrenset operativ evne

Komiteen viser til at forventningen ved bestilling av NH90 var at hvert helikopter skulle kunne fly ca. 430 timer per år. Ifølge Riksrevisjonen var gjennomsnittet for de mottatte helikoptrene i 2017 90 timer, altså så betydelig mindre at forutsetningen for kjøpet neppe kan anses innfridd.

Komiteen har merket seg at andre land som har mottatt samme helikopter opplyses å ha tilsvarende utfordringer.

Stort vedlikeholdsbehov og høye driftskostnader

Komiteen har merket seg at Riksrevisjonen legger til grunn at vedlikeholdsbehovet for den foreløpige versjonen av helikopteret – målt som vedlikeholdstimer per flytime – er 15 ganger større enn opprinnelig forutsatt for den endelige versjonen. Selv om NH90 i den endelige versjonen skulle vise seg å bli mindre krevende, representerer vedlikeholdet en vesentlig fremtidig driftskostnad.

Videre registrerer komiteen at mangel på reservedeler har preget innfasingen av NH90 etter mottaket av det første helikopteret i 2011, og at dette fortsatt er kritisk. Denne mangelen har ført til at helikoptrene til tider har vært ute av drift.

I komiteens høring 28. januar 2019 uttalte forsvarssjef Haakon Bruun-Hanssen:

«Det er to forhold rundt det med å sikre seg når det gjelder reservedeler. Per dags dato leveres reservedelene av NHI – de skulle i hvert fall ha vært levert av NHI. Nå går den kontrakten i sin nåværende form ut sommeren

2019. Logistikkorganisasjonen vår jobber nå med å skille ut hvilke reservedeler vi kan skaffe fra andre leverandører enn NHI, og hvilke som er spesifikke og kun kan leveres av NHI. Min forventning er at en god del av kontraktene om leveranse av reservedeler i fremtiden vil gå til andre enn NHI på grunn av manglende leveranseevne. Så risikoen er i ferd med å bli mindre, men vi vil sitte med risiko på en del områder hvor NHI helt klart vil påberope seg retten som eneleverandør av sikkerhetsmessige hensyn, og kanskje andre forhold også. Det gjelder å holde trykket oppe, sammen med de andre nasjonene, mot NHI for at de skal prioritere produksjon og distribusjon av reservedeler. Det er der risikoen vår ligger. De har ikke gitt oss noen grunn til å ha sterk tiltro til dem i fremtiden, med det vi har erfart i årene som har gått.»

Komiteen registrerer at det fortsatt hersker stor usikkerhet og risiko rundt leveransene og den videre driften av helikoptrene.

Begrenset rapportering til Stortinget

Komiteen har merket seg Riksrevisjonens påpeking av begrenset rapportering til Stortinget. Komiteen er enig i at saken kunne vært viet betydelig mer oppmerksomhet. Komiteen vil imidlertid vise til at Den utvidende utenriks- og forsvarskomite (DUUFK) spiller en aktiv rolle i spillet mellom storting og regjering i spørsmål av utenriks- og forsvarspolitisk karakter. Kontakten om helikopterkjøpet mellom Stortinget og regjeringen i DUUFK har ikke vært omfattet av Riksrevisjonens undersøkelse. Det vanskeliggjør komiteens mulighet for å få en fullstendig oversikt over hvilken informasjon som er tilflytt Stortinget, noe komiteen finner lite tilfredsstillende.

Komiteen vil understreke viktigheten av systematisk og helhetlig informasjon til Stortinget. Noen få linjer i et statsbudsjett kan ikke anses å være tilstrekkelig. Komiteen viser i den sammenheng til Dokument nr. 14 (2002–2003) Rapport til Stortinget fra utvalget til å utrede Stortingets kontrollfunksjon (Frøilandutvalget), jf. Innst. S. nr. 210 (2002–2003), hvor det stilles to hovedkrav til de opplysninger som legges frem for Stortinget. Opplysningene må for det første være korrekte. For det andre stilles det krav til utførligheten av den informasjonen som legges fram.

Komiteen viser til daværende kontroll- og konstitusjonskomités enstemmige innstilling:

«Komiteen vil understreke at de opplysninger regjeringen legger fram for Stortinget, må være korrekte. Dette innebærer at det må være samsvar mellom opplysningene og den underliggende realitet. Komiteen vil også understreke at det må stilles krav til utførligheten i den informasjon som fremlegges.»

Komiteen deler denne forståelsen av regjeringens opplysningsplikt overfor Stortinget.

Endret argumentasjon for å opprettholde kontrakten

Komiteen har merket seg at argumentene for å beholde kontrakten har variert over tid.

I kontroll- og konstitusjonskomiteens høring 24. februar 2017 om Dokument 3:13 (2015–2016) Riksrevisjonens undersøkelse av Fregattvåpenets operative evne, uttalte tidligere forsvarssjef general Harald Sunde:

«Våre helikoptre er satt sammen i Italia. Ved det første mottaket viste det seg at det var en liste av mangler ved dette helikopteret som var lang som et vondt år. Jeg tok umiddelbart fatt i saken for å undersøke om det var mulig å kansellere kontrakten, for det finnes jo alternative helikoptre på markedet, med Seahawk og det hele, som kunne knyttes til rollen. Tilbakemeldingen var at dette var komplisert når det gjaldt Kystvakten, på grunn av størrelse på dekk, ombygginger etc., etc. Etter alle analyser og gjennomganger, både i Forsvaret og i departementet, falt konklusjonen på at vi måtte fortsette med NH90-helikopteret. Dette er en stor tragedie.»

Den 1. februar 2018 sendte forsvarssjefen en anbefaling til Forsvarsdepartementet om hvordan man kunne kompensere for manglende operativ leveranse på NH90. Da var imidlertid ikke Kystvakten lenger hovedbegrunnelse for å beholde kontrakten. Snarere tvert imot ifølge forsvarssjef Bruun-Hanssen:

«Min anbefaling er å prioritere NH90 til fregatt. Dette er fordi helikopteret er en våpenplattform som er avgjørende for fregattens evne til å oppdage og bekjempe ubåter. Dette er en oppgave som er svært viktig for forsvaret av våre havområder, og som ikke kan løses gjennom alternative sivile systemer.»

I kontroll- og konstitusjonskomiteens høring 28. januar 2019 kom derimot forsvarsministeren med uttalelser som ga inntrykk av at NH90-helikoptrene nå igjen er tenkt å dekke både Kystvakten og fregattene.

Komiteen legger siste versjon til grunn og forutsetter at forsvarsministeren informerer Stortinget dersom man igjen velger å endre hvorledes helikoptrene skal fordeles mellom de to formålene eller velger andre alternativer for deler av formålet.

Svak og uklar styring, svak utøvelse av prosjekteierskap og lite effektiv koordinering

Komiteen har merket seg Riksrevisjonens vurdering av at FDs overordnede styring av NH90-prosjektet og utøvelse av rollen som prosjekteier, har vært distansert og utydelig.

Det er en grunnleggende utfordring i NH90-prosjektet at det har manglet en overordnet aktør som har tatt ansvaret for å forestå effektiv samordning og beslutningstaking.

Basert på den foreliggende dokumentasjon anser komiteen tiltakene som ble satt i verk, for å være vage, lite målrettede og lite kraftfulle. Etatsstyringen har hel-

ler ikke fanget opp forsinkelser som skyldtes interne forhold i Forsvaret.

Komiteen finner det foruroligende og lite tillitsvekkende at de fleste forsvarsministrene synes å ha hatt betydelig distanse til prosessen rundt milliardkjøpet av helikoptre og har overlatt ansvaret for gjennomføringen til forvaltningen uten å sikre seg rutiner for løpende oppdatering.

Komiteen finner imidlertid grunn til å fremheve forsvarsministrene Espen Barth Eides og Ine M. Eriksen Søreides oppfølging slik det kom til uttrykk i komiteens høring 28. januar 2019:

Espen Barth Eide uttalte:

«Men da var det jo slik at i tillegg til mange år med veldig alvorlige forsinkelser ble man også oppmerksom på kvalitetsproblemer, altså feil og mangler ved de aller første helikoptrene. Vi visste riktignok at de var uferdige, og det var en egen avtale om at de skulle ha såkalt initiell operativ kapasitet. Men det var verre enn det man forventet, og man ble veldig bekymret både i Forsvaret, Forsvarsdepartementet og politisk ledelse for statusen på disse. I løpet våren hadde vi mange og alvorlige samtaler som pekte i retning av at vi begynte å vurdere helt seriøst om hele denne anskaffelsen skulle avvikles, altså om vi skulle kansellere kontrakten, med hjemmel i manglende kontraktsoppfyllelse fra leverandørens side. Daværende materielldirektør brukte formuleringer – som jeg fullt ut delte – som at tålmodigheten med og troverdigheten til leverandøren var nå langt på vei brukt opp.

Vi satte i gang et arbeid for å studere både mulighetene for kansellering og for hva slags alternativer vi da sto overfor. For det er vel og bra å kansellere et prosjekt, men helikopter må man ha, og hva ville være tilgjengelig på markedet? Man startet da en relativ rask studie av hvilke alternativer som eksisterte på dette tidspunkt, altså i 2012. Vi er nå elleve–tolv år fram etter de initielle diskusjonene. Da så man på AW159 Lynx Wildcat fra AgustaWestland, AS565 Panther og MH-60R Seahawk fra Sikorsky som mulige alternativer, og man valgte å innlede en tidlig dialog med Sikorsky om mulig anskaffelse av Seahawk, mens man selvfølgelig fortsatte prosjektet med NH90 inntil videre. Som det kom tydelig fram i spørsmål og svar i forrige runde, begynte det arbeidet for alvor – forpostfektningene var i juni, men i august ble dette underskrevet av meg som statsråd. Det var først etter at jeg hadde blitt utenriksminister, at dette kom tilbake til Strøm-Erichsen, og hun har svart på de vurderingene hun da gjorde.»

Og videre Ine M. Eriksen Søreide:

«Jeg fulgte NH90-prosjektet tett og stadig tettere etter hvert som vi måtte håndtere stadig flere følgekonssekvenser av de store forsinkelsene og etter hvert også av flytimeproduksjon og vedlikeholdsbehov.

I min periode gjennomførte jeg følgende hovedgrep: Det ene var intensivt etatsstyring fra slutten av 2013 med både oppdrag til Forsvaret og tilbakerapportering i forbindelse med jevnlig etatsstyringsmøter og resultat- og kontrollrapporter. Det andre var opprettelsen av Forsvarsmateriell, FMA, fra 1. januar 2016. Det ble en egen etat med direkte etatsstyring. Så reetablerte

direktøren i Forsvarsmateriell i 2016 kvartalsvis høynivåmøter med leverandøren.»

Komiteen konstaterer at Riksrevisjonen har vist til følgende svakheter ved prosjektet:

- Forsvaret og FD gikk for dårlig inn i anbefalingen og kontraktsgrunnlaget i 2001.
- Kvalitetssikringen av kontrakten fanget ikke opp svakhetene.
- Stortingets forutsetninger er ikke fulgt opp tilstrekkelig.
- Det ble ikke stilt krav om dokumentert driftssikkerhet.
- Garantien på vedlikeholdsvennlighet kan først gjøres gjeldende fra 2022.
- Mangel på reservedeler.
- FLO og FMA har godtatt alle forsinkelser og følgelig svekket muligheten for å si opp avtalen.
- Manglende kunnskap og forståelse i FLO/FMA.
- Ingen vedlikeholdsforsyningsstudie eller materiell driftsplan da reservedeler til den ankom Bardufoss flyplass i 2022. Ikke forberedt mottakssystem med infrastruktur og systemer for reservedelforsyning.
- FLO, senere FMA, har ikke hatt tilstrekkelig personellressurser – verken saksbehandlings eller operative.
- Svak etatsstyring og koordinering – fanger ikke opp uregelmessigheter/forsinkelser m.v. (ikke fulgt opp i referatene, i 17 av 18 knapt nok omtalt).
- Uklar styring og svak utøvelse av prosjekteierskap.
- Lite effektiv koordinering.
- Helikoptrene vil først være operative om 5–10 år, planlagt leveranse 2022.
- Også leverte helikoptre i endelig versjon er levert med mangler.
- Vedlikeholdsbehovet anses å kunne bli inntil 15 ganger større enn forutsatt.
- Kostnadene ved å dekke Kystvaktens behov dersom fregattene prioriteres, er ikke med i overslagene.

Riksrevisjonens anbefalinger

Komiteen viser til at Riksrevisjonen anbefaler Forsvarsdepartementet å sørge for at grunnleggende forutsetninger er klart definert og ivaretas i hele anskaffelsesprosessen, også i kvalitetssikringen av kontrakten.

Riksrevisjonens undersøkelse har avdekket vesentlige mangler ved anskaffelsesprosessen. I tillegg til kraftige forsinkelser fra leverandøren synes ikke Forsvarsdepartementet/Forsvaret å ha hatt en fullverdig plan for anskaffelsesprosessen.

Komiteen finner det kritikkverdig at man ikke synes å ha gjort grundigere forberedelser i tilknytning til en så betydelig og kostnadskrevende anskaffelse for landet som NH90-helikoptrene.

Komiteen har videre merket seg at Riksrevisjonen anbefaler Forsvarsdepartementet å sørge for at det blir foretatt en grundig risikovurdering av leverandøren(e) i vesentlige anskaffelser, og at vurderingene blir fulgt opp gjennom anskaffelsen.

Komiteen finner det lite tillitsvekkende at en slik påpeking er nødvendig. At Forsvaret/Forsvarsdepartementet, som disponerer milliarder av fellesskapets midler, ikke synes å ha etablert rutiner som ivaretar dette hensynet, er å anse som sterkt kritikkverdig.

Riksrevisjonen anbefaler dessuten Forsvarsdepartementet å sørge for en vurdering av om virkemidlene i kontraktene for vesentlige anskaffelser, gir leverandøren(e) tilstrekkelige insentiver til å overholde kontraktsbestemmelsene.

Komiteen deler Riksrevisjonens vurdering og forutsetter at omfang av intensiver er et av de kriteriene som vurderes når kontrakter er gjenstand for kvalitets-sikring.

Komiteen har videre registrert at Riksrevisjonen anbefaler Forsvarsdepartementet å vurdere tiltak som sikrer at det utarbeides planer for innfasing av materiell i tide, særlig når det er involvert mange enheter og disse er avhengig av hverandre for å oppnå effektiv innfasing.

Komiteen mener at en vesentlig innvendig i saken om kjøp av NH90-helikoptrene er nettopp manglende koordinering og samhandling mellom de ulike enheter på forsvarssektoren.

Komiteen støtter Riksrevisjonens anbefaling og forutsetter at forsvarsministeren går gjennom reglene for organisering av store anskaffelser med sikte på å sikre effektiv samhandling mellom aktørene.

Komiteen slutter seg også til Riksrevisjonens tilråding om å sørge for en praksis som i vesentlige anskaffelser sørger for klar ansvarsfordeling og tydelige styringslinjer og myndighetsforhold mellom Forsvarsdepartementet, Forsvarsmateriell, Forsvarsstaben og de aktuelle våpengrener.

Komiteen vil særlig vektlegge betydningen av at noen har et overordnet og koordinerende ansvar, og ikke slik man har fått inntrykk av i denne saken; delansvar spredt mellom ulike aktører.

Komiteen forutsetter at forsvarsministeren heretter legger Riksrevisjonens anbefalinger til grunn i sitt videre arbeid.

På denne bakgrunn fremmer komiteen følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å holde Stortinget løpende oppdatert om den videre oppfølging av saken, herunder komme tilbake til Stortinget på egnet måte med vurderinger av om alternative helikoptre kan være mer formålstjenlig for deler av Luftforsvarets behov grunnet forventede driftskostnader og flytid.»

4. Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen om å holde Stortinget løpende oppdatert om den videre oppfølging av saken, herunder komme tilbake til Stortinget på egnet måte med vurderinger av om alternative helikoptre kan være mer formålstjenlig for deler av Luftforsvarets behov grunnet forventede driftskostnader og flytid.

II

Dokument 3:3 (2018–2019) – Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret (NH90) – vedlegges protokollen

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 10. april 2019

Dag Terje Andersen

leder og ordfører

Statsråd Frank Bakke-Jensen
Forsvarsdepartementet
Postboks 8126 Dep
0032 Oslo

Vår ref.:

Deres ref.:

Dato:
07.11.2018

Vedr. sak om Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret (NH90)

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til Dokument 3:3 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret (NH90) som komiteen har til behandling.

Undersøkelsen viser at Forsvarsdepartementets rapportering til Stortinget har vært begrenset. I forsvarsministerens svarbrev av 25. september 2018 til Riksrevisjonen fremgår det at når det gjelder vurdering av operativ evne, er dette gradert informasjon som gis til Stortinget gjennom etablerte kanaler.

På denne bakgrunn ber komiteen om en oversikt over orienteringer til Stortinget om anskaffelsen og innfasingen av NH90 i Forsvaret som ikke fremgår av Riksrevisjonens rapport, om nødvendig unntatt offentlig innsyn.

Med vennlig hilsen
Kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dag Terje Andersen
Komitéleder

Kopi:
Riksrevisjonen





Stortinget

0026 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.:

Dato:

2017/1247-30/FD III 4/INSK

16.11.2018

Vedrørende Riksrevisjonens undersøkelse av NH90-anskaffelsen

Jeg viser til brev, datert 7. november 2018, fra Kontroll og konstitusjonskomiteen med spørsmål om å få en oversikt over orienteringer til Stortinget om anskaffelsen og innfasingen av NH90 i Forsvaret som ikke fremgår av Riksrevisjonens rapport.

Det vises i brevet til at jeg i mitt svarbrev til Riksrevisjonen har opplyst om at vurderinger av operativ evne gis til Stortinget gjennom etablerte kanaler. Under Stortingets behandling av Innst. S. nr. 152 (1999–2000) til St.meld. nr. 38 (1998–1999) ble det vedtatt at «I forbindelse med de årlige budsjettene forelegges Stortingets forsvarskomite en oversikt over krigsstrukturens operative status». En orientering om forsvarssjefens vurdering av den beredskapsmessige statusen, gjerne omtalt som vurdering av operativ evne (VOE), har siden inngått som en del av Stortingets behandling av regjeringens forslag til forsvarsbudsjett. Her presenterer forsvarssjefen sin vurdering av Forsvarets evne til å løse pålagte oppgaver. NH90 er et vedtatt strukturelement og inngår således i FSJ vurdering av den operative evnen.

Forsvarssjefens rapportering er videre basert på ambisjonsnivå og føringer gitt av Forsvarsdepartementet, jf. Forsvarsdepartementet iverksettelsesbrev for langtidsplanperioden. Vurderingen er et viktig bidrag til å gjøre opp status, og for å vurdere om besluttede og iverksatte tiltak for å styrke Forsvarets operative evne har ønsket effekt.

Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen av maritime helikoptre til Forsvaret omfatter primært perioden fra 2010–2017. 13. desember 2016 ble det gitt en egen orientering til UFK som omhandlet anskaffelsen og innfasingen av NH90. I denne orienteringen var utfordringer knyttet til vedlikeholdsbehov, helikoptertilgjengelighet og integrasjon på fartøyer temaer, i tillegg til tiltak for å sikre videre fremdrift og implementering av NH90 som operativ kapasitet i Forsvaret.

Med hilsen

Frank Bakke-Jensen

Vedlegg 3

Referat fra åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen om

Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret (NH90)

Høring mandag 28. januar 2019 kl. 9:

Høring med Forsvarets forskningsinstitutt v/administrerende direktør John-Mikal Størdal, forskningsleder Alf Christian Hennum og sjefsforsker Bård Eggereide	*2
Høring med direktør for Forsvarsmateriell, Mette Sørfonden	* 7
Høring med sjef Forsvarets logistikkorganisasjon Petter Jansen	*12
Høring med forsvarssjef admiral Haakon Bruun-Hanssen.....	*18
Høring med tidligere forsvarsministre Bjørn Tore Godal, Anne-Grete Strøm-Erichsen og Grete Faremo	*28
Høring med tidligere forsvarsministre Espen Barth Eide og Ine M. Eriksen Søreide.....	*36
Høring med forsvarsminister Frank Bakke-Jensen	*47

Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen mandag den 28. januar 2019 kl. 9

Møteleder: Dag Terje Andersen (A) (komiteens leder)

Sak:

Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret (NH90)

Møtelederen: Da skal jeg på vegne av kontroll- og konstitusjonskomiteen få ønske velkommen til denne kontrollhøringen. Den er et ledd i komiteens behandling av Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret, NH90, jf. Dokument 3:3 for 2018–2019, som ble overlevert Stortinget 25. oktober i fjor.

Målet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å undersøke årsakene til at NH90-helikoptrene ikke er levert og innfaset i tråd med Stortingets vedtak og forutsetninger.

Bare deler av rapporten er offentlig. Riksrevisjonen har utarbeidet et åpent dokument og en gradert rapport i saken. Rapporten, som er oversendt Stortinget som uttrykt vedlegg, er gradert Begrenset i henhold til tidligere sikkerhetslov §§ 11 og 12 og Fortrolig i henhold til beskyttelsesinstruksen § 4.

Komiteen har besluttet å avholde en åpen kontrollhøring i saken.

Komiteen er innforstått med at det kan være utfordrende for deltakerne på høringen å svare på spørsmålene uten å gjengi graderte opplysninger. Det er derfor viktig at deltakerne gir klar beskjed hvis de ikke kan besvare spørsmål fyllestgjørende i en åpen høring uten å gjengi opplysninger som er taushetsbelagt. Av reglementet for åpne kontrollhøringer § 3 (2) framgår det at

«Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å røpe opplysninger undergitt taushetsplikt, bør den innkalte gjøre komiteen oppmerksom på dette. Den innkalte kan anmode komiteen om å få avgi forklaring helt eller delvis for lukkede dører.»

Komiteleder vil samtidig minne alle medlemmene av kontroll- og konstitusjonskomiteen om at stortingsrepresentanter har taushetsplikt om det som de under utøvelsen av stortingsvervet får kjennskap til om informasjon som er gradert i henhold til sikkerhetsloven eller beskyttelsesinstruksen, jf. Stortingets forretningsorden § 75 a.

Under høringen må komiteens medlemmer ikke gjengi eller vise til opplysninger underlagt den taushetsplikten. Vi må også respektere at deltakerne på høringen heller ikke kan gjengi slik informasjon.

Komiteen har besluttet at høringen vil omhandle, men ikke begrense seg til, de problemstillinger som de innkalte til høringen er gjort kjent med. Jeg refererer derfor ikke dem i sin helhet nå.

Det er komiteens håp at denne høringen skal gi nødvendige opplysninger i saken som bakgrunn for de konklusjoner komiteen skal treffe i sin innstilling til Stortinget.

Sakskomplekset gjelder en lang periode, og flere regjeringer har vært involvert. Komiteen har derfor ønsket å belyse saken på en bred måte og har invitert følgende til høring: Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen og de tidligere forsvarsministrene Bjørn Tore Godal, Kristin Krohn Devold, Anne-Grete Strøm-Erichsen, Grete Faremo, Espen Barth Eide og Ine M. Eriksen Søreide. I tillegg er forsvarssjef admiral Haakon Bruun-Hanssen, direktør for Forsvarsmateriell, Mette Sørfonden, Sjef Forsvarets logistikkorganisasjon, Petter Jansen, forskningsleder Alf Christian Hennum og sjefsforsker Bård Eggereide fra Forsvarets forskningsinstitutt invitert.

Tidligere forsvarsminister Kristin Krohn Devold måtte melde forfall til høringen på grunn av en tjenestereise i utlandet. Komiteen vil derfor gjennomføre en egen åpen høring med henne onsdag den 6. februar.

Det vil bli tatt stenografisk referat fra høringen, og referatet vil følge som vedlegg til komiteens innstilling til Stortinget.

De prosedyrer som er fastsatt i Reglement for åpne kontrollhøringer, vil bli fulgt. De inviterte får først holde en innledning. For at komitémedlemmene skal få stilt de spørsmålene som er nødvendige, vil jeg be om at svarene blir så korte og konsise som mulig. Jeg gjør oppmerksom på at lampen foran meg her vil lyse rødt når det gjenstår 30 sekunder av taletida.

Til slutt får komiteen anledning til å stille noen oppfølgingsspørsmål, og de inviterte får helt til slutt ordet til en kort oppsummering.

Da er vi klar til å starte opp. Jeg vil jeg først få ønske velkommen forskningsleder Alf Christian Hennum og sjefsforsker Bård Eggereide fra Forsvarets forskningsinstitutt. Dere er invitert til høringen på bakgrunn av rapporten som er utarbeidet om beslutningsgrunnlag og implementering når det gjelder NH90-helikoptrene. Administrerende direktør John-Mikal Størdal er også med – velkommen til deg også.

La meg først ta noen formaliteter. Dere har til sammen inntil 10 minutter til en innledning. Etter innledningen starter komiteens utspørring. Det blir åpen spørsmålsrunde på 25 minutter, og så får dere mulighet til å gi en kort sammenfatning til slutt.

Jeg sa innledningsvis noe om håndteringen av taushetsbelagt informasjon og vil bare gjenta at dette er en åpen høring, og at det derfor er viktig at alle deltakerne

unngår å omtale forhold som er undergitt taushetsplikt. Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å gi opplysninger som er taushetsbelagt, må komiteen gjøres oppmerksom på dette.

Jeg ber også om at alle husker å slå mikrofonen på når man skal snakke, og slå av når man er ferdig.

Da kan vi begynne. Dere har 10 minutter til fordeling. Jeg har forstått det slik at det er John-Mikal Størdal som skal starte – vær så god.

Høring med Forsvarets forskningsinstitutt v/administrerende direktør John-Mikal Størdal, forskningsleder Alf Christian Hennum og sjefsforsker Bård Eggereide

John-Mikal Størdal: Takk skal du ha, og god morgen, alle sammen.

Jeg vil gjerne komme med en kort innledning før jeg gir ordet til medarbeiderne mine, Bård Eggereide og Alf Christian Hennum.

På FFI, Forsvarets forskningsinstitutt, er vi ca. 700 medarbeidere som arbeider for å gjøre kunnskap og ideer til et effektivt forsvar. Oppdraget vårt er å bidra til å skape et effektivt og relevant forsvar, et sikkert samfunn og en konkurransedyktig norsk forsvarsindustri. For å kunne gjøre det har FFI dyptgripende kunnskap om den teknologiske utviklingen og gir bl.a. råd om muligheter og utfordringer knyttet til framskaffelse og bruk av militært materiell.

Når det gjelder NH90, har instituttet imidlertid ikke vært involvert i selve anskaffelsen i vesentlig grad. Vår rolle har vært begrenset til mindre og avgrensede oppdrag, men vi vil gjerne få informere komiteen om to av dem og forsøke å besvare spørsmål etter beste evne.

– Da gir jeg ordet til Bård Eggereide.

Bård Eggereide: God morgen.

Me har hatt to oppdrag om NH90 det siste dryge året. Fyrst gjorde me ein studie for Forsvarsstaben frå oktober 2017 til januar 2018. Deretter gjorde me ein studie for Forsvarsdepartementet våren og sommaren 2018, som omtalt. Me vel å ta med begge her sidan den eine var bakgrunnen for den andre.

For Forsvarstaben gjorde me ei vurdering av tiltak for å dekkje opp for underproduksjonen av operative flytimar for NH90, ein alternativanalyse. For Forsvarsdepartementet utarbeidde me eit betre underlag for å kunne vedta eit ambisjonsnivå for produksjonen av flytimar med NH90 i ein normal driftsfase. Denne studien skulle byggje på resultata frå den fyrste studien. Me vil kort kome inn på begge desse studiane. Fyrst skal eg presentere alternativanalysen før Alf Christian Hennum gjer greie for ambisjonsnivåstudien, som er den det er snakka om.

Så til alternativanalysen NH90. Eg skal kort fortelje kva me gjorde. Me utførte han frå oktober 2017 til januar 2018, som eg sa. Bakgrunnen for dette oppdraget var at Forsvarsstaben gjennom ein gapanalyse hadde avdekt eit kritisk gap mellom det operative behovet og leveransane frå NH90 til Forsvaret. Forsvarsstabens gapanalyse skulle liggje til grunn for vår analyse. Denne konkluderte med eit samla behov i Forsvaret for 5 400 flytimar og ein totalleveranse på 2 100 flytimar. Denne mangelen på operativ leveranse på 3 300 flytimar frå NH90 til kystvakt og fregatt reiste to spørsmål: Kva tiltak kan dekkje opp for underproduksjonen av flytimar, og korleis skal NH90s flytimar nyttast?

For å undersøkje det fyrste spørsmålet samla FFI inn aktuelle tiltak frå ulike fagmiljø i Forsvaret, òg frå eige institutt. Desse tiltaka vart deretter grupperte i ulike strukturar som vart analyserte i ein workshop i 2017 med representantar frå Forsvarsstaben, Forsvarets operative hovedkvarter, Sjøforsvarsstaben, Luftforsvarsstaben og Forsvarets forskningsinstitutt. På grunn av premissane som var lagde til grunn for studien, var det ikkje vurdert å skaffe fleire NH90 eller eventuelt kjøpe andre helikoptre – det var utanfor studien.

Utfallsrommet for det andre spørsmålet, om korleis NH90s flytimar skal nyttast, kan delast i tre. Enten kan alle tilgjengelege flytimar frå NH90 nyttast av kystvaktfartøy, eller så kan alle nyttast av fregatt, eller ein kan fordele timar både til kystvaktfartøy og fregatt. Dersom alle timane blir nytta på kystvaktfartøy eller me deler time-talet mellom kystvaktfartøy og fregatt, vil ikkje dette dekkje behovet til nokon av systema, og dermed vil det gje dårleg operativ evne. Dersom alle timane vert prioriterte til fregatt, vil det dekkje behovet til fregattoperasjonar samstundes som det eksisterer avbøtande tiltak for Kystvakten. Dette vil gje betre operativ evne. – Så gitt den låge flytimeproduksjonen og at undervasskrigføring er ein høgt prioritert oppgåve i Forsvaret, anbefalte derfor FFI å prioritere NH90 til fregatt og å finne eit alternativ til Kystvakten. Om det er fornuftig å nytte ekstra driftsmiddel, som ein treng for å leige helikopter til kystvakt, var det vanskeleg å gje råd om i denne studien, for det inkluderer ei tverrprioritering av ressursar, noko som låg utanfor studien.

Den andre studien som me gjorde, bygde vidare på dette, og den skal Alf Christian Hennum fortelje dykk om.

Alf Christian Hennum: God morgen! Denne studien het «Ambisjonsnivå for flying av NH90». Formålet med denne studien var å fremskaffe bedre beslutningsunderlag for å kunne si noe om hvilket ambisjonsnivå man skulle legge til grunn for produksjon av flytimer med NH90 i en normal driftsfase. Studien vur-

derte bruk av NH90 både på fregatter og på kystvaktfartøy. Sentrale spørsmål ved en slik studie er: Hvor mange flytimer er det mulig å produsere? Hva skal til for å kunne produsere disse? Hva vil det koste å produsere et slikt ambisjonsnivå? Hvilke operative leveranser kan man få på hvert ambisjonsnivå?

Det å definere en slik ambisjon for flytimeuttak på NH90 er viktig av flere grunner. For det første skal det om ikke lenge bestemmes hvor mye av vedlikeholdet Forsvaret selv skal gjøre, og hvor stor andel av vedlikeholdet som skal settes ut til industrien. Hvor mange flytimer NH90 forventes å fly, vil påvirke denne beslutningen.

I tillegg skal det anskaffes et initielt reservedelslager. Størrelsen på dette reservedelslageret påvirkes av antall flytimer som skal tas ut. Luftforsvaret skal etablere en organisasjon for drift av systemet. Størrelsen på denne organisasjonen avhenger både av driftskonsept og av hvor mange flytimer som skal flys. Sjøforsvarets operative leveranser når det gjelder kystvakt og Marinen, avhenger også av tilgjengelighet på helikopter. Dersom tilgjengeligheten blir for lav, må man vurdere om det skal anskaffes noen avbøtende tiltak.

For å etablere et slikt beslutningsunderlag har FFI gjennomført workshops med Sjøforsvaret for å kartlegge operativ evne som funksjon av flytimeproduksjonen. Realismen i flytimeproduksjonen har blitt undersøkt ved å simulere helikoptertilgjengelighet. I denne simuleringen tar vi hensyn til vedlikeholdsorganisasjonen og reservedelstilgjengelighet. Disse parameterne gir således grunnlag for kostnadsberegninger.

Vi ble bedt om å se på fire ulike ambisjonsnivåer: 2 100 flytimer, 3 450 flytimer, 3 900 flytimer og 5 400 flytimer. Dersom vi legger til grunn forsvarssjefens prioritering av NH90 til Marinen, altså til fregatter, vil det med en ambisjon på 2 100 flytimer ikke være flytimer igjen til Kystvakten, som Bård fortalte om. Med en ambisjon på 3 450 flytimer vil det være mulig å dekke Marinens behov, og i tillegg vil vi kunne opprettholde to helikopterbærende kystvaktfartøy. En ambisjon på 3 900 flytimer vil – i tillegg til fire fregatter – gi to eller tre kystvaktfartøy med NH90, avhengig av hvordan Kystvakten velger å fordele disse flytimene mellom fartøyene. Og med 5 400 flytimer som ambisjon dekkes både Marinens og Kystvaktens beskrevne behov. Det gir, som dere sikkert vet, fire kystvaktfartøy med et robust antall flytimer.

Resultatene fra simuleringene viser at det under gitte forutsetninger er mulig å produsere helt opp til 5 400 flytimer. Disse forutsetningene omfatter bl.a. tilstrekkelig god tilgang på reservedeler, mange nok vedlikeholdsdokker og stor nok vedlikeholdsorganisasjon.

Det avslutter vår innledning.

Møtelederen: Takk for det. Det var godt innenfor tidsrammen. Da er det naturlig at de 25 minuttene vi har til disposisjon for spørsmål, startes av sakens ordførere, som er Hans Fredrik Grøvan – vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det og takk for innledningene.

Dere peker på den store differansen mellom bestilling og det som nå leveres, og merkostnadene knyttet til å komme opp på det nivået som lå i forutsetningen. Har dere regnet på de merkostnadene det vil være for å komme opp på disse 5 400 flytimene? Og – hvis jeg får et spørsmål til med det samme – har dere funnet noen forklaring på hva som fører til den betydelige driftskostnaden for nettopp dette helikopteret, NH90?

Alf Christian Hennum: Vi har regnet på dette, dvs. vi har satt de forutsetningene som vi legger til grunn for kostnadsberegningene, som FMA har gjort for oss. De har et såkalt livssyklus-/levetidskostnaderregnestykke som de kan bruke. Innenfor rammen av disse prosjektene er det helt umulig å gjøre den slags beregninger, så det har FMA gjort for oss.

Detaljer der er gradert. Imidlertid kan man vel si at det – som dere vet – har blitt vesentlig dyrere enn det som lå til grunn. Hovedårsaken er selvfølgelig vedlikehold, akkurat slik det står i Riksrevisjonens rapport. Vi har ikke noe grunnlag for å si hvorfor vedlikeholdsestimatene i første del av anskaffelsesprosjektet var satt så lavt. Det er det ikke mulig å si noe om.

Bård Eggereide: Nei, men det er jo det som me har påpekt ...

Alf Christian Hennum: Ja.

Bård Eggereide: ... med – Alf Christian var inne på det i stad – auka vedlikehald, altså hyppigere feilrate og slike ting, som gjer at det blir dyrare.

Alf Cristian Hennum: Og da trenger man nødvendigvis en større vedlikeholdsorganisasjon. Større vedlikeholdsorganisasjon gir større kostnader, så det er ...

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Et spørsmål til i forlengelsen av dette. Har FFI foretatt en vurdering av om den timekostnaden for NH90 som en nå opererer med, er markedsmessig riktig, eller vil den timekostnaden være spesiell for nettopp denne type helikopter?

Bård Eggereide: Nei, me har ikkje gjort ei slik vurdering. Det er vel det korte svaret på det.

Alf Christian Hennum: Det er det korte svaret.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Så dere kan ikke si noe om hvorvidt dette er en normalpris på den type helikopter, eller om dette er over eller under?

Bård Eggereide: Nei, det kan me egentleg ikkje seie noko om.

Alf Christian Hennum: Men det er mulig å sammenligne kostnaden for NH90 med f.eks. Sea King, og det er ikke veldig ... Dette blir spekulasjon, men det ligner mer enn det som – det kan vi si.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Jeg fikk ikke helt tak i svaret. Det ligner ...?

(Munterhet fra de utspørrede)

Møtelederen: Ønsker dere å presisere svaret mer?

Alf Christian Hennum: Vi har som sagt ikke studert dette veldig nøye. Hvis man ser på kostnader for Sea King og kostnader for NH90, er de sammenlignbare, uten at vi husker disse tallene i hodet. Det var det vi prøvde å få frem.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk.

Møtelederen: Da tilsier reglementet at i den grad jeg skal stille spørsmål, skal komiteens nestleder overta møteledelsen. Og det har jeg tenkt – så Harberg, vær så god.

Svein Harberg overtok her møteledelsen.

Møtelederen: Da gir jeg gjerne ordet til komitélederen, Dag Terje Andersen.

Dag Terje Andersen (A): ... som følger opp saksordføreren, Grøvan:

Noe av det som framkommer i rapporten, er nettopp en betydelig høyere kostnad for vedlikehold enn det som var forventet den gangen bestillingen ble gjort. Men nå oppfattet jeg svaret sånn at det bildet en ser for seg når det gjelder kostnader nå, er noenlunde – kan man si det sånn – sammenlignbart med f.eks. Sea King. Betyr det at de opprinnelige estimatene var meningsløst lave?

Møtelederen: Vær så god!

Alf Christian Hennum: Det har vi ikke noe grunnlag for å si noe om. Vi har ikke studert de dataene som ble lagt til grunn på begynnelsen av 2000-tallet. Det vet vi ikke.

Dag Terje Andersen (A): Hvis jeg ikke husker feil fra Riksrevisjonens rapport, er det en kostnadsøkning på

15 ganger eller noe sånt når det gjelder vedlikehold. I den grad de nå er sammenlignbare med tilsvarende eller andre helikopter, må jo anslaget den gangen ha vært veldig lavt, hvis vi kan si det på den måten. – Jeg ser at det nikkes, og det er kanskje svar nok.

Ok, hvis det er greit: Riksrevisjonen har pekt på i sin rapport på side 18 at analysen fra FFI «forutsetter tilstrekkelig tilgang på reservedeler, vedlikeholdsdokker og stor nok vedlikeholdsorganisasjon». Så sier de videre:

«Usikkerheten blir ikke mindre av at det ennå ikke er forhandlet fram noen avtale om reservedelsforsyningen etter at eksisterende avtale utløper i 2019.»

Det må – så vidt jeg kan forstå det – bety at de faglige, solide vurderingene dere har gjort, baserer seg på relativt usikre forutsetninger. Er det riktig?

Bård Eggereide: Ja, det kan me vel seie – me har ikkje dei endelege tala der. Dette er ting som vil forandre seg etter kvart som me får meir erfaring med helikoptera. Dei tala som me har lagt til grunn, vil endre seg når me får meir erfaringsgrunnlag for faktisk bruk av helikopter.

Møtelederen: Takk – Dag Terje Andersen.

Dag Terje Andersen (A): Hvis jeg kan få et siste spørsmål til oppfølging av det, for den historien vi nå i løpet av dagen skal gå gjennom, er full av eksempler på at forutsetningene ikke ble sånn som man trodde på det tidspunktet beslutningen ble tatt. Da blir spørsmålet mitt: Er det sånn med de rapportene vi har lest fra dere, at vi kan risikere at det om noen år sitter en annen kontrollkomité her og stiller spørsmål om hvorfor det ikke gikk som planlagt? Er usikkerhetene så store at vi med stor risiko kan oppleve det?

Alf Christian Hennum: Vi som forskningsinstitutt har ingen erfaring med eller forskning på den slags kontraktinngåelse som man må gjøre med industrien. Så vi kan ikke si noe om dette: Hvis vi skal ha så mye reservedeler, hvor mye det vil koste? Det forsker ikke vi på.

I tillegg er det slik at når et slikt helikopter flyr, vil det gå i stykker med mer eller mindre jevne mellomrom, og hvor ofte det vil skje, er sånt som kommer med erfaring. Så det kan vi heller ikke si noe om. Vi begynner å få noe erfaring. Imidlertid har vi ventet på vedlikeholdsdata fra NHI, NATO Helicopter Industries, som vi ikke vet om er integrert i simuleringen ennå. Men disse dataene venter vi vel kanskje ennå på. Når de kommer, bør man gjøre en ny simulering for å få oppdatert beslutningsgrunnlaget.

Møtelederen: Da går møteledelsen tilbake til komitélederen.

Dag Terje Andersen overtok her som møteleder.

Møtelederen: Takk for det, og da gir jeg ordet til Nils T. Bjørke, vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Eg oppfattar på ein måte at det er mykje som er usikkert her. Det som kjem fram i rapporten, er at ein bør utøva delar av treninga av mannskap med sivile helikopter. Har det vore nokon diskusjon med Forsvaret, og korleis har Forsvaret teke imot det? Ut frå den jobben som de har gjort nå: Korleis vurderer de kompetansen som har vore i prosjektleinga?

Bård Eggereide: Til det første spørsmålet – trening med sivile helikopter: Det er eit innspel som har kome frå Forsvaret, så det er ting som dei har gjort i dag, og så vurderer me dei kostnadene opp mot den operative effekten det vil få. Ein trener ofte med det ein skal bruke seinare, så det beste er å bruke det opphavlege materiellet sitt, men viss ein må, så kan ein sjå på kostnaden – om det er noko å spare på det. Det er ting som dei vurderer.

Det andre spørsmålet har vi ikkje noko grunnlag til å seie noko om.

Møtelederen: Da er det Torgeir Knag Fylkesnes – vær så god.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): De har gjennomført ei simulering som byggjer på ganske uklare data. Det er mykje her ein ikkje har oversikt over. Kan de seie noko om kva realismen er? Ein har fått ei simulering. I møtet med den verkelege verda: Kva er realismen i desse simuleringane? På kva måte kan dette vere avgjerdsstøtte, og kva er det de ikkje har kontroll over? Kva er det de eksplisitt kan seie at de ikkje kan seie noko om? Vi kan ikkje seie noko om det, vi kan ikkje seie noko om det, og vi kan ikkje seie noko om det, osv. Kan de berre avgrense det de kan seie noko om, og kva de ikkje kan seie noko om?

Alf Christian Hennum: Jeg kan prøve meg. For det første er det det med kontraktinngåelse med industri som skal levere reservedeler. Kostnaden for det er det veldig vanskelig å si noe om. Det tør vi ikke å gjøre. Imidlertid har vi gjort noen sensitivitetsanalyser, og man kan f.eks. endre de parameterne som fører til det som kalles «korrektivt vedlikehold», altså når noe går i stykker. Hvis man endrer den med 20 pst. oppover, vil det føre til en merkostnad på ca. 500 mill. kr i en 19-årsperiode. Det er ganske mye, det er en halv milliard kroner i en nittenårsperiode. Det er ganske mye penger.

Så kan man også leke med andre ting. Hvis man skruer på vedlikeholdstidene og øker dem med 20 pst., vil

man få en merkostnad på 200 mill. kr – hvis man tror på den modellen man bruker.

Sånn kan man gjøre sensitivitetsanalyser med mange forskjellige parametere og få ut en slags nøyaktighet for kostnaden. Imidlertid er det ikke så godt å si hvor stor usikkerhet det er i disse parameterne, for det er også sånt som kommer med erfaring.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Så de er ganske klare på at det er stor usikkerheit knytt til desse tala. Dei er ut frå best tilgjengelege kunnskap og i den grad ein har det. Så kjem de også opp med eit tal på rundt ein halv milliard kroner, som du omtaler det som. Tid er her eit veldig viktig spørsmål, ikkje sant.

Historikken seier at vi er langt på overtid allereie, og ein snakkar om 2022. Men desse pengane er føreslått fasa inn først i 2021. Ut frå dykkar vurdering: Når må dei pengane på bordet for at ein faktisk skal klare å rekkje å få på plass alle dei føresetnadene som skal liggje til grunn for at vi skal få dette systemet opp å gå innan 2022? Er 2021 nok?

Bård Eggereide: Me har ikkje studert det, så me kan ikkje seie noko konkret. Men me veit f.eks. at det tek tid å utdanne teknikarar, så det å begynne å få ekstra teknikarar, viss ein bestemmer seg for å ta store delar av vedlikeholdet sjølv, må ein gjere litt tidleg. La oss seie at det tek tre år å få ein tekniskar, då må ein begynne med det

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Så det framstår som knapt – det er dykkar direkte vurdering? Eller er det langt forbi dykkar kompetanseområde å kunne seie noko om det?

Bård Eggereide: Me har ikkje grunnlag til å seie noko om det, så det er langt utanfor kompetanseområdet vårt.

Møtelederen: Da går vi videre til Ulf Leirstein, vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det komitéleder, og takk for innledningen vi fikk. Slike høringer skal prøve å bidra til at vi blir en smule klokere. Det kan selvfølgelig være krevende, litt basert på hvem det er av oss som mottar denne informasjonen, men jeg har jo skjont nå at det er en betydelig usikkerhet også med den nye timeprisen som man har regnet på. Det ble bl.a. gjort en sammenligning med Sea King-en. Det er et helikopter med betydelig alder, så jeg vil anta at det koster mye når det er såpass gammelt som det er. Men jeg har skjont at dette er veldig usikkert, også den nye timeprisen. Men er vi kommet i den situasjonen, hvis man skal legge til grunn forsvarssjefens operative behov på en-

ten 3 900 eller 5 400 timer, og at det skal oppfylles, at det økonomisk sett ville vært bedre å bruke NH90 kun på fregattene og heller kjøpe inn nye helikoptre til Kystvakten? Har man sett på noe sånt i det regnestykket?

Bård Eggereide: Det har me ikkje studert, så det kan me ikkje seie noko om.

Ulf Leirstein (FrP): Jeg prøver å forstå dette. Jeg synes dette er en smule vanskelig. Når disse regnestykkene er såpass usikre som de er – går det an å si noe mer om hvorfor det er så usikkert? Jeg skjønner at man har et helikopter man skal prøve å få erfaring med. Men dette må i liten grad ha blitt sett på før, når vi har en helt annen timepris nå enn vi hadde før. Kan dere si noe mer rundt denne usikkerheten, for jeg føler at det som henger i luften her, er at vi mest sannsynlig kommer til å få en helt annen timepris når vi har fått disse erfaringene?

Møtelederen: Vær så god.

Alf Christian Hennum: Du stiller gode, men vanskelige spørsmål. Vi har ikke studert disse sammenhengene. Det er forholdsvis korte oppdrag. Hvis man skulle klart å få til noe sånt, hadde vi, som FFI, måttet være med gjennom hele prosessen og gjort kontinuerlige studier på disse temaene.

Møtelederen: Nå ser det ut som Størdal har lyst til å si noe. Vær så god.

John-Mikal Størdal: På generelt grunnlag er det slik at når vi gjør den typen analyser og simuleringer, er det helt avhengig av de dataene en dytter inn. Det er de som i stor grad bestemmer hva en kommer fram til. Usikkerhet inn betyr usikkerhet ut. Det kan jeg si på generelt grunnlag.

Møtelederen: Da går vi videre til Bente Stein Mathisen. Vær så god.

Bente Stein Mathisen (H): Takk. Dette er ganske vanskelig og teknisk, men med en forventet levetid for helikoptrene på ca. 30 år, anskaffelser til en sum på rundt 8 mrd. kr og store driftskostnader og vedlikeholdskostnader, er dette en av de dyreste anskaffelsene man har gjort, kun slått av F-35, jagerflyanskaffelsen. Hva er det som gjør at dette systemet blir så kostbart? Nå var jo Ulf Leirstein inne på det, men har FFI fastslått hva timeprisen per flytime for NH90 da vil være? Det var vel kanskje noe av det dere svarte at dere ikke kunne si, men at den blir høy, er det vel ingen tvil om?

Møtelederen: Ja, vær så god.

Bård Eggereide: Når det gjeld kvifor dette blir dyrt, er det litt det som Alf Christian Hennum var inne på i innleiinga – at det er vedlikehaldskrevjande. Det krev mange teknikarar, og det krev fleire vedlikehaldsdokker og fleire reservedelar enn det som blei anslått opphavleg. Det er vel det me kan seie om det. Når det gjeld timepris, har me ikkje anslag for det.

Møtelederen: Da er det Torgeir Knag Fylkesnes for annen gang. Vær så god.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Eg vil takke for ein klargjerande runde. Forsvarsministeren har lagt veldig stor vekt på rapporten dykkar, og tala er blitt førte direkte inn i langtidsplanen. Kjem det som ei overrasking på dykk at han fikk den typen rolle i langtidsplanen for Forsvaret, med dei usikkerheitene som de her klart gjer greie for? Skal ein halde på slik, og planleggje så omfattande investeringar med utgangspunkt i ein modell som har klare grenser for kva han faktisk kan seie om verkelegheita?

Møtelederen: Vær så god.

John-Mikal Størdal: Generelt vil jeg si at når en skal snakke om framtiden, er det alltid en usikkerhet knyttet til det. Her har vi benyttet, så langt vi kjenner til, det beste, tilgjengelige informasjonsmaterialet som er. Det er jo ikke noe spesielt for NH90 som sådan; det gjelder jo alle tilsvarende simuleringer og analyser. Sånn sett skiller ikke dette seg ut når det gjelder underlaget for analyser, også framover. Da vil jeg gjerne også si: Hva er alternativet? Vi har det beste dataunderlaget vi tror vi kan få, og så har vi brukt vår beste kunnskap.

Ja, det blir da en usikkerhet i sluttresultatet, men forhåpentligvis betydelig mindre usikkerhet enn det ville vært hvis en ikke hadde gjort den typen studier, analyser og simuleringer.

Møtelederen: Nå har jeg to til på blokka, så jeg må be om både korte spørsmål og korte svar. Ulf Leirstein, vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Takk. Det er en betydelig merkostnad, og vi skjønner også at den kanskje kan være enda høyere, for alt vi vet. Det ble jo gjort et arbeid i forkant, da man tok beslutninger om dette. Hva er FFIs vurdering av det faglige arbeidet som lå til grunn for den opprinnelige timeprisen?

Møtelederen: Vær så god.

Alf Christian Hennum: Vi har ikke studert hva som lå til grunn for den opprinnelige timeprisen, så det kan vi dessverre ikke si noe om.

Møtelederen: Nils T. Bjørke, vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): No er ikkje helikopterbruk i Forsvaret noko nytt. Ein har jo hatt helikopter i lange tider. Korleis kan det vera så mykje usikkerheit knytt til både flytimar og vedlikehald? Er det eit så forskjellig helikopter frå dei andre? Det verkar nesten som det er spådomar framover, og det har vore endringar heile vegen på desse tala som kjem fram. Skulle ein ikkje tru at ein har mykje erfaringsgrunnlag for bruk av helikopter og vedlikehald og for bruk av teknikarar og slikt, så det burde vera råd å finna ganske tydelege tal på det?

Møtelederen: Vær så god.

Bård Eggereide: Dette er eit heilt nytt helikopter, som me ikkje har hatt tidlegare. Det har ei heilt ny rolle som fregatthelikopter, og det har me heller ikkje hatt tidlegare. Ingenting er likt. Det gjeld for andre system òg – når me får eit nytt system, er det usikkerheit knytt til bruken. Det er vel det me kan seie utan å spekulere.

Møtelederen: Da tror jeg vi går inn for landing. Jeg oppfatter at budskapet er at det er mulig å komme helt opp i 5 400 flytimer hvis en tar de kostnadene som følger av det, og de kostnadene er store og i tillegg noe usikre. Jeg går ut fra at det er en riktig konklusjon, både i rapporten og ut fra de svarene vi har fått her.

Da er det til slutt anledning for dere – hvis dere ønsker det – å gi tilleggskommentarer på bakgrunn av det som det er blitt spurt om, eller om det er noe dere mener vi burde få ytterligere informasjon om. Dere har tiden fram til kl. 09.40, hvis dere ønsker det. Vær så god.

John-Mikal Størdal: Bare en kort kommentar: Det er skapt et inntrykk her av at det er en stor usikkerhet knyttet til dataunderlaget. Jeg vil bare presisere at vi ikke har gjort noen vurdering eller forskning på usikkerheten i dataunderlaget. Vi har tatt imot det vi har fått, gjort de analysene vi mener er de riktige i dette tilfellet, og kommet med en konklusjon. Vi mener det er det beste vi har akkurat nå, med den innsatsen vi har lagt inn. I hvilken grad dataunderlaget er usikkert, har vi fra vår side egentlig ikke forutsetninger for å uttale oss om.

Møtelederen: Greit. Ingen ytterligere kommentarer? Da sier vi hjertelig takk til dere. Takk for deres bidrag. Vi starter opp igjen høringen kl. 09.45.

Høringen ble avbrutt kl. 09.38.

Høringen ble gjenopptatt kl. 09.45.

*Høring med direktør for Forsvarsmateriell,
Mette Sørfonden*

Møtelederen: Da er vi klare til å starte opp igjen. Jeg vil få ønske velkommen til Mette Sørfonden, som er direktør for Forsvarsmateriell. Som bisittere har du med deg kontreadmiral Bjørge Aase, som er nestkommanderende og investeringsdirektør, og oberstløytnant Ivar Dyrdal, som er prosjektleder for NH90 Luftkapasiteter. Velkommen til dere også.

La meg først få gjenta noen formaliteter: Du har inntil 10 minutter til innledning. Etter innledningen blir det en åpen spørsmålsrunde på 25 minutter. Helt til slutt får du ordet til en kort oppsummering, dersom du ønsker det.

Jeg sa innledningsvis i høringen noe om håndteringen av taushetsbelagt informasjon. Jeg vil bare gjenta at dette er en åpen høring, og at det derfor er viktig at alle deltakerne unngår å omtale forhold som er undergitt taushetsplikt. Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å gi opplysninger som er taushetsbelagt, må komiteen gjøres oppmerksom på det.

For å unngå problemer med lydanlegget er det viktig at alle husker på at mikrofonen skal være på når vi prater, og være av når vi ikke prater.

Da kan vi begynne. Du har inntil 10 minutter til en innledning – vær så god.

Mette Sørfonden: Takk for invitasjonen til denne høringen.

NH90 har vært og vil være et utfordrende prosjekt enda en stund framover. Riksrevisjonen har gjort et grundig arbeid for å belyse forholdene rundt prosjektet, og denne innsikten vil vi trekke lærdom av.

Forsvarsmateriell ble etablert den 1. januar 2016. Målsettingen med etatsetableringen har vært å legge til rette for en videre effektivisering og kvalitetsforbedring av investeringsvirksomheten og materiellforvaltningen. Vårt mandat er eierskapsforvaltning av Forsvarets materiell. Konkret betyr det å fremskaffe materiell gjennom investeringsprosjektene, sette premissene for Forsvarets materielldrift, slik at materiellsikkerheten ivaretas, og når materiell ikke lenger skal brukes i Forsvaret, har vi ansvaret for å utfase det. Etaten ble etablert ved å overføre 1 300 medarbeidere fra Forsvarets logistikkorganisasjon, som tidligere hadde tilsvarende ansvar. Vi overtok således ansvaret for NH90-anskaffelsen, herunder kontraktsoppfølgingen, da etaten ble etablert og jeg tiltrådte.

Systemer som ligger i front teknologisk, vil alltid ha en betydelig gjennomføringsrisiko på kost, tid og ytelse. Vi kan konstatere at avvikene med rettidig levering for NH90-helikoptrene ligger langt utenfor det som en normalt kan forvente. Helikoptrene er mer enn ti år forsinket. Rotårsaken til dette er etter vår vurdering leveran-

dørens manglende evne til å levere helikoptrene, inkludert tilhørende reservedeler, i henhold til kontrakten. Vedvarende manglende leveringsevne har gjort at Forsvarets rettslige posisjon og alternativvurderinger ble grundig evaluert i 2012. Deretter ble det gjort en ny vurdering i 2017, hvor 2012-konklusjonen ble opprettholdt.

Da Forsvarsmateriell ble etablert, hadde Forsvaret mottatt fem helikoptre i foreløpig versjon, og nummer seks ble levert i januar 2016. I 2017 fikk Forsvarsmateriell leverandøren til å forplikte seg til en ny, oppdatert leveranseplan for endelig versjon, og det er den som nå ligger til grunn.

Vi har mottatt ni helikoptre, hvorav tre i endelig versjon. De siste fem helikoptrene er planlagt levert i år. Disse er i produksjon på fabrikken i Italia og under ferdigstilling. De seks helikoptrene som tidligere er levert i foreløpig versjon, oppgraderes til endelig versjon i perioden 2018–2022. Erfaringer tilsier imidlertid at det fortsatt foreligger risiko for forsinkelser.

NH90 er et avansert helikopter, som representerer en ny teknologi og kapasitet for Forsvaret. For å lykkes med implementeringen i Forsvaret fordrer det tett samhandling med mange aktører, både internt i forsvarssektoren og med leverandøren, for å skape den operative evnen. I erkennelsen av at det er og fortsatt vil være utfordringer med anskaffelsen og implementeringen, ble det i mars 2018 etablert et felles programstyre, bestående av ledere i Forsvaret og Forsvarsmateriell, for å få en felles forsterket styring og koordinering av både anskaffelsen og implementeringen.

Jeg opplever at det mellom etatene og Forsvarsdepartementet er klare og ryddige ansvarsforhold, og at det er en profesjonell holdning og samarbeidsvilje i sektoren.

Forsvarsmateriell følger prosjektet tett opp på flere nivåer.

Først, på prosjektledernivå: Her er det en tett dialog mellom aktørene. Basert på erfaringslæring har vi etablert en liaisonfunksjon med permanent tilstedeværelse hos leverandør for å ivareta daglig koordinering og oppfølging.

For det andre, på ledernivå: Her følges kontrakten tett opp gjennom høynivåmøter med leverandøren. I perioden 2016–2018 har vi gjennomført 13 høynivåmøter med direktøren for Nato Helicopter Industries. De siste møtene har også Forsvaret, ved Forsvarsstaben og Forsvarets logistikkorganisasjon, deltatt på for å styrke fokuset på og oppfølgingen av driftsunderstøttelsen av helikoptrene.

For det tredje: I etatsstyringen fra Forsvarsdepartementet har det vært en tett og systematisk oppfølging gjennom etatsstyringsmøtene, med en særskilt behand-

ling av NH90. I tillegg har vi hatt særskilte rapporteringsmøter med departementet.

Jeg er av den oppfatning at prosjektet blir fulgt godt opp, og at iverksatte tiltak samlet vil bidra til å redusere risiko for ytterligere forsinkelser – selv om dette dessverre ikke kan utelukkes. Forsvarsdepartementets avklaring av ambisjonsnivået for produksjonstimer har vært viktig for at sektoren som helhet nå har en omforent situasjonsforståelse av de forutsetninger som skal til for å få etablert den operative kapasiteten.

Avslutningsvis vil jeg understreke at vi anser NH90 som et godt helikopter. Det vil gi en tiltrengt kapasitetsøkning for både fregattene og Kystvaktens operative evne når vi innfører det i den endelige versjonen. Det vil kreve en betydelig innsats fra Forsvaret og Forsvarsmateriell for at vi sammen skal nå ambisjonen som Forsvarsdepartementet har fastlagt. Jeg opplever at vi nå er inne på et bedre spor. Vi skal bidra med vårt. Vårt fokus er å sikre at vi får de avtalte leveransene, og at Forsvarsmateriell medvirker til at Forsvaret får en understøttelsesløsning som gir den forventede tilgjengeligheten.

Da er jeg ferdig med min innledning og vil besvare spørsmål fra komiteen. Takk.

Møtelederen: Takk for det. De første spørsmålene kommer fra saksordføreren, Hans Fredrik Grøvan, vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det og takk for innledningen.

En av problemstillingene som riksrevisjonsrapporten tar opp, er rolleforståelse. Er rolleforståelsen mellom FLO og FMA tydelig nok definert, etter din oppfatning?

Mette Sørfonden: Gjennom endringene som ble gjort ved å etablere Forsvarsmateriell den 1. januar 2016, opplever jeg at det er veldig tydelig hva de enkelte etatene er ansvarlig for, og at både det formelle og rolleforståelsen er til stede.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Et par spørsmål til: Innkjøpet, eller kontrakten, ble i sin tid basert på det som ble kalt kjent teknologi. Samtidig er riksrevisjonsrapporten tydelig på at dette har vært et umodent prosjekt, på den måten at dette aldri har vært produsert før. Var dette et risikoprojekt?

Mette Sørfonden: Jeg har ikke grunnlag for å vurdere forhold som ligger forut for etatsetableringen.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Men du har vel grunnlag for å vurdere det ut fra den erfaringen du sitter med i dag – med alle forsinkelser, alle de komplikasjonene som dette prosjektet har påført, osv. Hva er din vurde-

ring i forhold til de erfaringene som dere har gjort dere, i dag?

Mette Sørfonden: Kunne du være litt tydeligere, for vurderinger om forhold forut for min tid er ikke jeg den rette til å svare på? Fakta som gjelder nåtid, kan jeg svare på. Så kunne du være mer presis i spørsmålet?

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Spørsmålet går på din vurdering av prosjektet slik det framstår i dag, med forsinkelser, med komplikasjoner når det gjelder levering, osv. Har dette prosjektet vært inngått på så trygge kontraktsvilkår at man har hatt full styring med det fra dag én, eller burde dette vært gjort på et annet grunnlag – ut fra ditt kjennskap til det i din posisjon som leder av Forsvarsmateriell?

Mette Sørfonden: Vi må forholde oss til kontrakten slik den foreligger, og følge den tett og godt opp. Og så avstår jeg fra å gjøre vurderinger av det som er gjort før min tid.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Et par spørsmål til: Allerede i 2012, kun ett år etter at tilleggsavtalen med ny leveringsplan var inngått, gikk man ut og sa at man vurderte andre alternativer. Hva var grunnlaget for den vurderingen – kun ett år etter at tilleggsavtalen var inngått?

Mette Sørfonden: Den delen var vel gjort samtidig, mener jeg å erindre. Det ble gjort både en vurdering av den juridiske situasjonen og en alternativ vurdering. Vi gjorde da en tilsvarende vurdering i 2017. Det som ble konklusjonen som departementet da falt ned på, var at det var både en betydelig kostnadmessig risiko og en juridisk risiko, og i tillegg, dersom vi skulle valgt et annet helikopter, ville det ta fem-syv år å få et slikt alternativ. I tillegg er det en lang, krevende nasjonal beslutningsprosess. Så ut fra behovet til den operative evnen ble det vurdert at det beste – altså det muliges kunst – var å gå videre med dette prosjektet.

Var det svar på spørsmålet ditt?

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Ja, det var for så vidt det – et godt forsøk. Hvis jeg får lov, komitéleder, vil jeg stille to korte spørsmål til.

I den planen som ble lagt i 2012, med leverandøren, ble det lagt inn noen milepæler. Ble det lagt inn noen konsekvenser for leverandøren om ikke disse milepælene ble nådd?

Og jeg kan ta det siste spørsmålet med det samme: Hvilke økonomiske sanksjoner ble det gjort overfor leverandøren når det gjaldt eventuelt fortsatte forsinkelser?

Mette Sørfonden: Det som gjelder 2012, har ikke jeg grunnlag for å vurdere, men jeg kan gi en beskrivelse av kontrakten slik vi forholder oss til den i dag. Da er det ... et lite øyeblikk... Riksrevisjonen påpeker svakheter ved kontrakten, men at den ikke avviker fra den anbefalte praksisen på 10 pst. Så den grunnleggende utfordringen er jo at leverandøren ikke har evnet å levere, men det fritar jo ikke leverandøren fra å levere i henhold til kontrakten.

Slik kontrakten nå ligger, etter vår revisjon fra 2017, har vi mulighet til å utøve betydelig press gjennom både bortfall av priseskalering, altså at prisen blir fastlåst til dagens prisnivå, og selvfølgelig å holde tilbake penger dersom vi ikke får helikoptrene. Så de viktigste sanksjonsmulighetene vi har, er tilbakeholdelse av betaling kombinert med frosset prisstigning. I tillegg foreligger det en garantiklausul som går på den yteevnen eller vedlikeholdsvennligheten som blir opparbeidet etter fire års drift – den ligger i bunnen. Det betyr at slik vi opplever kontrakten, har for det første leverandøren forholdt seg til den nye kontrakten fra den foreligger, slik at det som har skjedd etter den tid, har vært innenfor kontraktens ramme.

Møtelederen: Da gir jeg ordet til komiteens nestleder, Svein Harberg.

Svein Harberg overtok her som møteleder.

Møtelederen: Det er fordi komiteens leder, Dag Terje Andersen, er den neste som skal stille spørsmål. Vær så god.

Dag Terje Andersen (A): Takk for det.

Jeg tenkte å følge opp Grøvans spørsmål. Kontrakten er fra før FMA, men dere praktiserer i dag kontrakten, og den siste, revurderte, kontrakten, så spørsmålet er: Er den kontrakten god nok når det gjelder sanksjoner? Du sier at du kan holde igjen penger, men dagmulker er noe annet, det er penger de ikke får. Én ting er at penger blir holdt igjen så lenge en ikke har levert varen, men en annen ting er: Har dere tilstrekkelige – synes du – sanksjonsmidler i dag for de forsinkelser som måtte oppstå?

Så nevner Riksrevisjonen spesielt at det vil gå mange år før vedlikeholdsgarantien kan gjøres gjeldende. Er det en svakhet ved dagens kontrakt? Vi ber altså ikke om din vurdering av dem som inngikk kontrakten, men av kontrakten som verktøy for ditt arbeid i dag.

Mette Sørfonden: De fakta som Riksrevisjonen har avdekket, kan jeg bekrefte – altså at det er slik innretningen er – men vurderingen av effekten deler jeg ikke. Jeg mener at slik kontrakten ligger i dag, etter at den ble reforhandlet i 2017, har vi de virkemidlene vi behøver

for å sikre leveransene nå, i dette året. Vi opplever også at vi er så tett på at det er mulig å gjøre justeringer nderveis.

Den garantiklausulen som ble gitt med hensyn til vedlikeholdsvennligheten, er tuftet på at man skal operere et gitt antall år, altså fire år, før den eventuelt skal slå ut. Det er en garanti som man kan ha ulike oppfatninger av om burde slått inn på et tidligere eller på et senere tidspunkt. Jeg avstår fra å gjøre vurderinger av hvor god den var den gangen den ble etablert, men vi opplever at vi har de mulighetene vi trenger for å sikre siste del av anskaffelsen.

Dag Terje Andersen (A): Så et spørsmål til det som er de særegne norske forhold. For Riksrevisjonen peker på – med rette, naturlig nok – at det er leverandøren som har problemet at helikoptrene kommer for sent. Det er det mange av de landene som har bestilt tilsvarende helikoptre, som har opplevd. Men så blir det påpekt at det også er årsaker i Norge til at prosessen har blitt forsinket. Så vidt jeg forstår riksrevisor, går det både på spesifikasjonskrav, altså innflytelse over helikoptrenes utforming, og på planleggingen av innfasingen her i Norge.

Jeg vil be om at direktøren kommenterer det – at vi rett og slett har gjort en for dårlig jobb i Norge, som har bidratt til forsinkelsen, og at ikke hele årsaken til forsinkelsen kan legges på leverandøren.

Mette Sørfonden: Jeg har ikke grunnlag for å vurdere de forhold som ligger forut for etatsetableringen, men fakta, slik som de ligger nå. Både tidligere og nå leder dette til samtidighetsutfordringer. Når det gjelder luftkapasiteter, faser vi nå inn F-35, og vi holder på å anskaffe nye overvåkingsfly og AW101, så vi har et enormt press på de samme ressursene som både skal fase inn nytt, og vedlikeholde det eksisterende, som skal være operativt.

Det jeg kan svare, er at Forsvarsmateriell i min funksjonstid har iverksatt tiltak som tillater en prioritert styrking, og den er reell både i 2016, i 2017 og i 2018 – og den videreføres i 2019 – nettopp for å kunne håndtere dette store volumet. Så vi har videreført en intensiv ledelses- og bemanningsoppmerksomhet rundt at vi skal evne å klare det.

Dag Terje Andersen (A): Hvis jeg får lov til et siste spørsmål: Riksrevisjonen peker på nettopp det vi nå er inne på, og at det er vanskelig å fastsette vedlikeholdsbehov og dimensjonere vedlikeholdsorganisasjonen. Det er greit at du ikke ønsker å svare for perioden før deg, men...

Mette Sørfonden: Nei, for det er ikke mitt ansvar. Selve vedlikeholdsorganisasjonen ligger i Forsvaret, så jeg tror du får et bedre svar ved å rette spørsmålene dit.

Når det gjelder alt det tekniske, altså luftdyktigheten og mottak av alt luftmateriell, er det vårt ansvar.

Dag Terje Andersen (A): Ja, og når det gjelder det ansvaret, altså å implementere det som skal implementeres, er du enig i kritikken fra Riksrevisjonen, at det også skyldes norske forhold at vi har fått de forsinkelsene vi har fått? Det er det sentrale spørsmålet.

Mette Sørfonden: Jeg er enig i at det har ledet til samtidighetsutfordringer for Forsvaret, men jeg synes det er riktig at svarene på spørsmålene utdypes av representanter fra Forsvaret.

Møtelederen: Da går møteledelsen tilbake til komitélederen.

Dag Terje Andersen overtok her igjen som møteleder.

Møtelederen: Og ordet går videre til Svein Harberg.

Svein Harberg (H): Takk. Det er krevende å stille spørsmål i denne saken, fordi det har gått over så lang tid og det er forskjellige aktører som er inne, og jeg oppfatter også av svarene at det er krevende. Men én av de viktige tingene er også å ta lærdom her.

Jeg lurar på om du kan kommentere noe om hva du – da dere overtok dette ansvaret – har sett som den største utfordringen med å følge opp kontrakten og leveransen. Er det noen mangler i det du fikk på bordet for å følge opp, som peker seg ut, og som gjør det vanskelig å følge opp videre? Det var det ene spørsmålet.

Det andre spørsmålet går rett og slett på mulighetene for å bygge kompetanse omkring et slikt innkjøp, for det skjønner vi er krevende. Kunne du også kommentere det litt?

Mette Sørfonden: Det var gode spørsmål, for du treffer egentlig i kjernen av det som skal til for å evne å gjøre en god jobb. Det ene er innsikt i de kontraktuelle forholdene, altså hvordan dette fungerer, og det andre er innsikt i teknologien og det praktiske, hva som skal til for at vi skal kunne operere – altså alt fra teknisk dokumentasjon og det hele.

Det vi opplever, er at uten bl.a. prosjektlederen her, som har påtatt seg dette oppdraget etter at han har gått av med pensjon, hadde vi ikke klart det. Så her har jeg veldig, veldig mange – som har brukt mye tid og krefter – å takke for ikke å forlate prosjektet, men faktisk stå i det for å klare å levere.

Når det gjelder teknologiinnsikt i luftkapasiteter som vi bruker på alle luftsystemene, har vi heldigvis klart å opprettholde den kapasiteten vi trenger for å tåle dette store volumet. Men det er ingen tvil om at også i dette prosjektet sliter vi med å motivere folk, for jo mer dette snakkes ned, er det klart: Hvem vil være med på en fiasko? De fleste ønsker jo å være med på en suksess. Jeg tror det er mekanismer som i hvert fall vi har prøvd å ta på alvor, ved å skape motivasjon hos medarbeidere til å stå i et krevende prosjekt som er viktig for landet, og som har stor samfunnsnytte – skape motivasjon på den måten.

Svein Harberg (H): Bare en liten oppfølging, for en del av spørsmålet mitt gjaldt hva som var den største utfordringen. Det er mulig at jeg utløste svaret på det med spørsmål nummer to, at nettopp det å overta en sak som allerede var så komplisert, var utfordrende.

Mette Sørfonden: Ja, en kan si at vårt resonnement som ledelse har vært å sørge for å prioritere dette med midler, altså å gjøre dette. Jeg har tatt midler fra andre deler av min virksomhet og styrket luftkapasiteter i de tre årene jeg har hatt ansvaret, nettopp fordi dette var vi nødt til å planlegge godt for. Det har vi i stor grad lyktes med, men i selve prosjektet som Ivar Dyrdal leder, er det flere stillinger vi har utlyst gang på gang, og vi får ikke en eneste søker. Det betyr at det er mitt ansvar å skape motivasjon, attrahere personell og si at dette er et viktig samfunnsansvar, dette er et prosjekt som vi må prøve å løse sammen.

Svaret mitt er at fra etableringen i 2016 har vi både planlagt og prioritert for å sikre å klare å gjennomføre dette viktige prosjektet.

Møtelederen: Da ser jeg at vi trenger å ha både korte spørsmål og korte svar.

Neste er Ulf Leirstein, vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): De fleste av oss sitter vel i dag og lurer fælt på hvordan vi kunne la dette prosjektet komme så langt uten at det ble stoppet og vi valgte en annen leverandør.

For å være helt tydelig: I innledningen din tok du også et forbehold om at det kan komme ytterligere forsinkelser. Er det korrekt oppfattet?

Mette Sørfonden: Ja.

Ulf Leirstein (FrP): Ja, så det er ikke sikkert vi er i mål i 2023 heller.

Du er veldig tydelig på at du og din organisasjon ikke hadde ansvaret før etter 2016, men i 2017 gjorde dere en vurdering av om man skulle fortsette med dette eller ikke. Da vil jeg anta at beslutningsgrunnlaget fra

2012 var en del av beslutningen i 2017, at man så på hva man gjorde fem år tidligere. Dere kom til samme konklusjon som i 2012, at vi fortsetter. Hva er det som ligger i den vurderingen at man er så trygg på at dette skal man få i mål, at man i 2017 valgte å konkludere med at det var naturlig fortsatt å opprettholde disse leveransene og denne kontrakten?

Så et siste spørsmål, som gjelder konsekvensene av å si opp kontrakten. Har vi, altså Norge, en veldig dårlig kontrakt? Når man hører om en leverandør som overhodet ikke har levert, det er stadig forsinkelser, og vi har et helt annet kostnadsbilde i dag enn da vi startet, har vi altså en forferdelig dårlig kontrakt? Det er det spørsmålet jeg lurer på. Konsekvensene er store for Norge hvis vi sier den opp.

Mette Sørfonden: Det var mange spørsmål, men jeg skal prøve å sortere dem, så får du heller fylle inn.

Når det gjelder den vurderingen som vi gjorde, gjorde vi den på oppdrag fra departementet, som da ønsket å gjøre opp status. Den inneholdt de operative kravene som ligger til grunn for anskaffelsen, så alternativvurderingene ble vurdert opp mot det. Da var konklusjonen at for å skaffe denne kapasiteten innen rimelig tid var det definitivt dette helikopteret som møtte de operative kravene. – Det er punkt 1.

Punkt 2: Når det gjaldt vår rettslige posisjon til å kunne heve kontrakten, var det betydelig risiko knyttet til det. I en slik type konflikt ville det ta minst tre år bare å få avklart det i retten. Den samlede vurderingen av den rettslige posisjonen og beskaffenheten på helikopteret gjorde at man valgte å gå videre.

Så skal man heller ikke glemme at når det har blitt så krevende som dette, er det atskillig kompetanse som er blitt opparbeidet gjennom det. Så vi opplever nå en leverandør som har en annen sits enn tilbake i tid.

Møtelederen: Takk for det. Da går vi videre til Nils T. Bjørke.

Jeg har i tillegg Bente Stein Mathisen og Magne Rommetveit på lista, og vi har veldig kort tid igjen, så jeg tviler på om vi rekker alle – men korte spørsmål og korte svar.

Nils T. Bjørke (Sp): Du seier at du ikkje vil gjera ei vurdering av før 2016, då du overtok ansvaret. Men eg vil tru at når ein får ansvaret for ei så krevjande oppgåve, ei oppgåve der ein ligg så etter skjema, må det første ein gjer, vera å gå gjennom dei kontraktane som ligg der, og sjå om dei er gode nok til å kunna gjera oppgåvene.

Me fekk høyra frå dei som var her på høyring før i dag, at det var store kapasitetsutfordringar med korleis ein skal klara å auka timetalet på desse helikoptera. Når

er de ferdige med å vurdere kva som trengst av mannskap for å klara å auka timetalet?

Mette Sørfonden: Det var mange spørsmål, men jeg skal prøve å svare på det første.

Når vi gjør vurderinger, er det klart at vi gjør vurderinger av enhver kontrakt, men vi må forholde oss til den slik den foreligger, og følge den opp. Det jeg ikke ønsker, er å ha vurderinger knyttet til hva forgjengere her har gjort, men det er helt korrekt at vi overtar det formelle ansvaret for kontrakten, og derfor tok vi initiativ til å justere leveranseplaner i 2017, som vi nå forholder oss til.

Jeg har lyst til å føye til at risikoen for forsinkelser, som representanten spurte om nettopp, er betydelig redusert nå, mot før. Så det er det ene.

Når det gjelder bemanningen og hva som skal til for å få denne operativ, er det et spørsmål som i hovedsak må rettes til Forsvaret, som har ansvaret for både å fly disse helikoptrene og å vedlikeholde dem. Da tror jeg du får et bedre svar enn hos meg, for vi er bemannet til å anskaffe og implementere vår del av vårt ansvar.

Møtelederen: Da rekker vi bare ett veldig kort spørsmål og et kort svar.

Vær så god, Bente Stein Mathisen.

Bente Stein Mathisen (H): Jeg skal prøve å være kort.

Det står i rapporten at det har vært utfordringer med personell, som har gjort at mye av prosessen har stoppet opp. Du svarte Svein Harberg om det å ha rett personell på plass. Men jeg lurer på: Hvordan har dere håndtert det, og hvordan har dere rapportert dette videre i systemet? For det er tydelig at dette er mye av årsaken til at ting har stoppet opp i prosessen når det gjelder godkjenning etc., i saksbehandlingen.

Mette Sørfonden: Fra årstallet 2016 og fremover har vi levert det vi skal, og våre deler av oppgaven. Det er viktig å peke på at det at man får samtidighetsutfordringer for deler av ressursene i Forsvaret og Forsvarets logistikkorganisasjon, skyldes forsinkelsene, men jeg tror det er mest korrekt formelt at du spør Forsvaret om det.

Bente Stein Mathisen (H): Det sto at det var hos dere.

Mette Sørfonden: Jeg ser Riksrevisjonen har satt FMA/FLO, men vi får ... Vi vurderer at vi ikke har vært årsak til forsinkelsen, men vi har hatt samtidighetsutfordringer for enkeltoppgaver som skulle vært løst. Tvert imot har vi bistått leverandøren med ressurser, bl.a. med teknisk dokumentasjon, for å unngå forsin-

kelser. Så vi har egentlig gjort mange anstrengelser for å sikre at vi ikke bidrar til det.

Møtelederen: Da er vi på overtid. I den grad dere ønsker det, kan dere få inntil 1 minutt til å gi noen sluttkommentarer – hvis det skulle være mulig å gi en samlet oversikt på den tida.

Mette Sørfonden: Ja, takk. Jeg vil først si at Riksrevisjonen har gjort et veldig grundig arbeid for å belyse forholdene rundt prosjektet, herunder også utfordringer som vi selv har et ansvar for å løse, og den innsikten trekker vi lærdom av.

Jeg håper jeg har fått frem at sektoren under Forsvarsmateriell har iverksatt flere viktige tiltak for å bedre situasjonen. Vi ser det som positivt at vi har sett en mer aktiv rolle fra leverandørens side den siste tiden, som gjør at vi imøteser leveransen av de fem siste helikoptrene, etter planen, i år.

Erfaringer tilsier imidlertid at det fortsatt er risiko, men ut fra vår vurdering i betydelig mindre grad enn det vi har opplevd tidligere. Det er mange i Forsvaret og i min etat som har brukt en stor del av yrkeskarrieren sin på NH90. Vi har alle et sterkt ønske om å få dette, slik at Forsvaret får et maritimt helikopter som møter de strenge kravene som stilles til materiell som skal anvendes i vårt krevende farvann. De har vist stor integritet ved ikke å akseptere leveranser som ikke møter de viktige kravene som er stilt for å kunne operere trygt. Fremover vil det kreves en mobilisering og en betydelig innsats fra både Forsvaret, Forsvarsmateriell og industrien for å gjøre dette til en reell operativ kapasitet som møter den ambisjonen Forsvarsdepartementet har fastlagt. Vi skal gjøre vårt for å bygge tillit rundt dette materiellet.

Da vil jeg takke for oppmerksomheten.

Møtelederen: Da sier vi takk til dere.

Høringen starter opp igjen kl. 10.25.

Høringen ble avbrutt kl. 10.21.

Høringen ble gjenopptatt kl. 10.25.

*Høring med sjef Forsvarets logistikkorganisasjon
Petter Jansen*

Møtelederen: Da er vi klare til å starte opp igjen. Jeg vil ønske velkommen til sjef for Forsvarets logistikkorganisasjon, Petter Jansen. Som bisittere har du med deg brigader Frode Flølo, som er tidligere sjef FLO Luftkapasiteter, og juridisk direktør Anne Elisabeth Langfoss – velkommen til dere også.

Først vil jeg gjenta noen formaliteter. Du får inntil 10 minutter til en innledning. Etter innledningen blir det en åpen spørsmålsrunde på 25 minutter, og til slutt

får du ordet til en kort oppsummering, dersom du ønsker det.

Så vil jeg gjenta at dette er en åpen høring, og at det derfor er viktig at alle deltakerne unngår å omtale forhold som er underlagt taushetsplikt. Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å gi opplysninger som er taushetsbelagt, må komiteen gjøres oppmerksom på det.

Av praktiske årsaker må vi huske på lydanlegget, som skal være på når vi snakker og av når vi ikke snakker.

Da er vi klare til å begynne. Du har inntil 10 minutter til en innledning – vær så god.

Petter Jansen: Takk skal du ha.

Komitéleder og komitémedlemmer, takk for invitasjonen og muligheten til å utdype de forhold som berører FLO i Riksrevisjonens undersøkelser angående anskaffelse og innfasing av maritime helikoptre i Forsvaret.

Jeg ønsker innledningsvis å si at Riksrevisjonens undersøkelser er en grundig gjennomgang av de forhold som har påvirket anskaffelsen og innfasingen av NH90-helikoptrene i Forsvaret. Jeg vil benytte anledningen til å belyse enkelte forhold som fra FLOs side påvirket helikopteranskaffelsen i min periode som sjef for FLO.

Jeg tiltrådte min stilling som sjef FLO den 1. oktober 2011. Den gang lå prosjektansvaret for den samlede investeringsvirksomheten i Forsvaret i FLO, herunder også NH90-prosjektet. Som dere har hørt fra direktør for Forsvarsmateriell, overtok Forsvarsmateriell ansvaret for investeringsvirksomheten fra 1. januar 2016. FLO har fortsatt ansvaret for forsyninger, mens Luftforsvaret har ansvaret for vedlikehold av NH90-helikoptrene.

Etter oppdrag fra Forsvaret har FLO ansvaret for å inngå drifts- og vedlikeholdsavtaler med leverandører i det åpne markedet. NH90 er i dag delvis idriftsatt, da prosjektet ikke har fullført anskaffelsene av helikoptrene eller den initielle reservedelsbeholdningen. Per i dag har 9 av 14 helikoptre med tilhørende materiell blitt overført til drift.

Forsvarsdepartementet er prosjekteier og var og er ansvarlig for overordnet planlegging og gjennomføring av materiellinvesteringsprosjektene i forsvarssektoren. Prosjekteier godkjenner fremskaffelsesprosessen og har myndighet til å beslutte endringer, avvik fra godkjent prosess eller terminere. I min tid som prosjektansvarlig hadde FLO Luftkapasiteter ansvaret for prosjektgjennomføringen av NH90-prosjektet. Prosjektansvarlig har ansvaret for å planlegge og å gjennomføre materiellinvesteringsprosjekter etter oppdrag og retningslinjer fra Forsvarsdepartementet. Luftforsvaret hadde ansvaret for å koordinere gjennomføringen av helikoptrene i

Forsvarets struktur, altså mottak av helikoptrene i vår struktur.

I perioden 2011–2015 mottok Forsvaret de fem første helikoptrene i foreløpig versjon. I 2011 startet man mottakskontrollen av det første helikopteret, en prosess som i henhold til kontrakt skulle ta fire uker, men tok ni og en halv måned. Ved denne kontrollen ble det avdekket mer enn 800 større og mindre avvik, bl.a. som følge av mangelfull kvalitetskontroll hos leverandøren. De store forsinkelsene og de betydelige ressursene som måtte brukes på mottakskontrollen, medførte at helikoptrenes leveranse falt sammen i tid med de andre store prosjektene som vi hadde, bl.a. F-35, C-130, altså transport- og lastmaskiner, og AW101, som er redningshelikoptrene våre. På grunn av de mange samtidige aktivitetene hadde Luftkapasiteter ressursutfordringer i perioden. Det var mangel på teknikere med helikopterkompetanse, og F-35-programmet hadde i hele perioden førsteprioritet.

Da jeg tiltrådte som sjef FLO, ble investeringsvirksomheten tildelt økte personellrammer. Denne økningen ble opprettholdt i hele min periode. Tildelingen medførte at fra 2011 til 2016 kunne rammen for Luftkapasiteter økes med inntil 90 årsverk, ca. 35 pst. økning – fra 2011/2012 til 2016.

Til tross for rekrutteringskampanjer klarte vi ikke å fylle rammen. Det viste seg svært krevende å få tak i kvalifisert personell, særlig personell med helikopterkompetanse. FLO forsøkte bl.a. å rekruttere personell fra SAS i forbindelse med at deres vedlikeholdsvirksomhet ble flyttet til Sverige. Vi fikk ikke tak i mye personell, og vi fikk i hvert fall ikke dekket behovene våre. Cirka 40–45 pst. av behovet klarte vi å rekruttere inn.

For å få fremdrift i leveransene ble det avholdt åtte high level-møter med leverandøren i perioden 2011–2015. Frem til og med 2013 ble disse møtene ledet av materielldirektøren i Forsvarsdepartementet, mens de i 2014 og 2015 ble ledet av sjef FLO Luftkapasiteter. Det ble i november 2011 signert en endringsavtale knyttet til leveranser av NH90. Her ble partene enige om en ny leveranseplan. I tillegg ble det fremforhandlet en kompensasjon for alle forsinkelser frem til dette tidspunkt. Kompensasjonen tilsvarte 10 pst. av kontraktsverdien til Forsvaret. Dette er i tråd med bestemmelser i anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren, utgitt av Forsvarsdepartementet.

Utfordringene med reservedelssituasjonen i prosjektfasen fortsatte også etter at materiellet ble satt i drift. Leverandøren hadde ikke et godt nok forberedt apparat for å vedlikeholde og etterforsyne komponenter og reservedeler. Riksrevisjonen påpeker riktig i sin rapport at ressursituasjonen internt i FLO Forsyning ikke var tilstrekkelig i 2010.

Vi har i senere tid bygget opp vår organisasjon til syv årsverk for mottak av materiell i prosjektfasen, og når vi nå tar materiell i bruk, har vi ytterligere økt bemanningsrammen med tre årsverk. Så langt har oppbyggingen av reservedeler i perioden vært langt mindre enn forventet på grunn av forsinkelsene fra leverandøren. FLO øker og vil fortsette å øke bemanningen i forkant av oppbyggingen av reservedelsbeholdningen. Dette henger jo sammen.

Basert på oppdrag fra Forsvarsdepartementet utredet Luftforsvaret med støtte fra FLO i 2012/2013 om det fantes alternative helikoptre i markedet som tilfredstilte de operative kravene. Som sjef FLO undersøkte jeg derfor mulighetene for eventuelt å kunne heve kontrakten. Jeg engasjerte da Kluge Advokatfirma i mai 2012, fem måneder etter at jeg begynte, for at de skulle vurdere Forsvarets rettslige posisjon. Kluge konkluderte i rapporten med at Forsvaret ville kunne heve kontrakten i sin helhet dersom helikopter nummer tre ikke ble levert innen 1. februar 2013. Hevingsadgangen forelå altså juridisk sett.

Som alternativ til NH90 vurderte Luftforsvaret Seahawk-helikoptre. Vurderingen fra Luftforsvaret konkluderte med at Seahawk ikke tilfredstilte de operative kravene. Seahawk ville ikke bli levert noe tidligere enn helikoptrene fra NHI, og det ble antatt at driftskostnadene for Seahawk ville være tilsvarende som for NH90. På bakgrunn av denne vurderingen besluttet Forsvarsdepartementet i skriv til FLO 13. mars 2013 at kontrakten med NHI inntil videre skulle opprettholdes. Vi innrettet oss deretter.

I perioden 2013–2015 mottok Forsvaret tre helikoptre. FLO var da i stor grad engasjert i arbeid med motakskontroll. Der var det mye avvik. Leveranseproblemene fortsatte, og FLO luftkapasiteter startet derfor forberedelser med å reforhandle kontrakten med NHI. Det var altså andre gang vi tok et initiativ mot eksterne for å få en redegjørelse for hvilke krav – og særlig hvilke erstatningskrav – FLO kunne gjøre gjeldende overfor NHI. I Wikborg Reins notat, som ble overlevert FLO i oktober 2015, konkluderes det med at det kan være aktuelt for FLO å fremme en rekke krav mot NHI, herunder mangelkrav, forsinkelse og erstatning. Etter dette har FLO arbeidet med å endre de delene av avtalen med NHI som fortsatt er innenfor mitt ansvarsområde. Det er de driftsrelaterte avtalene.

Forsvaret ved Luftforsvaret utfører alt vedlikehold på selve helikoptret, mens NHI har ansvar for vedlikehold og etterforsyning av komponenter og reservedeler. Leverandøren påføres økonomiske sanksjoner dersom NHI ikke møter kravene om tilgjengelige reservedeler. Innkjøpsmiljøet i FLO har fra 2017 hatt fokus på dette forholdet, noe som har medført at FLO i 2018 fikk

tilbakebetalt 26 mill. kr på grunn av forsinkelser. Vi har i 2019 fremmet et ytterligere krav på 14 mill. kr.

I tillegg har vi, for å avhjelpe den økte vedlikeholdsbelastningen i Luftforsvaret, fått i oppdrag å inngå en avtale om tungt vedlikehold av maskinene. Denne avtalen er inngått med finske Patria og gir Forsvaret mulighet til å øke vedlikeholdskapasiteten i Forsvaret med ca. 50 årsverk. Dette innebærer nær en dobling av Luftforsvarets egen kapasitet i dag. Leverandørstøtteavtalen med NHI, altså leverandøren, utløper nå i sommer, 30. juni. FLO fremforhandler i disse dager nye avtaler for å forbedre også reservedelssituasjonen for NH90-maskinene.

Med dette avslutter jeg min innledning og er klar for spørsmål.

Møtelederen: Takk for det. Da går ordet til saksordføreren, Hans Fredrik Grøvan. Vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det. Og takk for innledningen. Jeg har to–tre kjappe spørsmål. Anskaffelsen av NH90 – har det vært et risikoprojekt?

Petter Jansen: Det har vært en betydelig usikkerhet knyttet til gjennomføringen av prosjektet. Hvis du definerer det som et risikoprojekt, er jeg enig med deg – her ligger det veldig store utfordringer. De er i hovedsak knyttet til at spekken er krevende, og at leverandøren ikke har evnet å levere i tråd med det vi har bestilt.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Det er ikke tvil om at Riksrevisjonen i tillegg til det som du nevner der, peker på forhold knyttet til kontraktinngåelsen, implementeringen og oppfølgingen, incentiver osv. To ganger er det blitt laget tilleggsavtaler – i 2012 og 2017. Forteller ikke det alt om at den kontraktinngåelsen som i sin tid ble gjort, var gjort på et for dårlig grunnlag – at det rett og slett ikke var gjort en god nok jobb?

Petter Jansen: Jeg tror jeg vil tilbake igjen til spesifikasjonene, altså bestillingen. Hvis bestillingen er krevende og sånn sett ikke er noe som finnes i markedet og skal utvikles, altså at funksjonaliteten skal utvikles i prosjektets levetid, så ligger det en usikkerhet i det. Det vil også tilsi at det kan være behov for å endre en del av det kontraktuelle forholdet etter hvert som man får erfaring.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Et par spørsmål til hvis jeg får lov, komitéleder.

Du bestilte en vurdering hos Kluge Advokatfirma da du hadde tiltrådt, og du refererte den konklusjonen du fikk fra forsvarspolitisk ledelse. Mener du selv at den kontrakten burde vært skrotet?

Petter Jansen: Det var tre forhold som var utslagsgivende for vurderingen. Jeg så på det med forsinkelsene. Vi hadde mottatt ett fartøy på dette tidspunktet, og vi hadde en portefølje som sto foran oss. Da var det naturlig for meg, sammen med mine, å gjøre en vurdering av om vi kunne heve. Hvis vi gikk videre, ville jo det innebære at vi på sett og vis forpliktet oss til et lengre løp. Jeg vil svare så enkelt som at kravene og spesifikasjonene er utslagsgivende for vår handlemåte. At vi da tok kontakt, var fordi det var syv års forsinkelse av porteføljen jeg overtok. Jeg så at en fortsatt ville kunne få forsinkelse, for det var mer enn 800 avvik som Frode Flølo fant da vi skulle ta mottakskontrollen av det første helikopteret. Mot den bakgrunnen tok vi dette initiativet.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Så ditt råd, slik jeg oppfatter det, var egentlig å skrote kontrakten?

Petter Jansen: Mitt råd var i hvert fall – med tanke på tiden i prosjektet – at det å gjøre den vurderingen var ganske viktig før vi mottok mye mer.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Men da du fikk den vurderingen, hva var ditt råd da?

Petter Jansen: Jeg tar ikke standpunkt til spesifikasjonen, det var disse tre forholdene. Det ene er det kommersielle, merkantile, juridiske – som åpnet for å skrote avtalen eller reforhandle den. Men først og fremst var vurderingen å heve den. Det andre er – jeg vil kalle det – spesifikasjonen. Det er ingen som er bedre i Forsvaret til å kvalifisere et behov, en bestilling, enn Luftforsvaret. Der er de suverene, så den vurderingen la jeg meg ikke opp i. Som dere ser av Riksrevisjonens helt riktige beskrivelse, var det en samlet vurdering av bl.a. de to forholdene som gjorde at man fortsatte. Det fantes altså ikke relevante alternativer på det tidspunktet for å tilfredsstille den spesifikasjonen som var utarbeidet.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Får jeg ett spørsmål til, komitéleder?

Møtelederen: Ja.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Du sa at dere hadde også et ansvar for anskaffelse og implementering av F-35, samtidig som dere hadde helikoptrene, og jeg oppfattet at du sa at dette med helikopter derfor ikke ble prioritert høyt nok. Er det ansvarlig å sette i gang den type anskaffelser når en vet at en mangler kompetent personell, muligheter og forutsetninger for oppfølging til en anskaffelsesverdi på 11 milliarder norske kroner? Hva er din vurdering av det?

Petter Jansen: Jeg vet ikke, men den vurderingen må ha vært gjort da prosjektet startet på begynnelsen

av 2000-tallet, og forutsetningene for de vurderingene kjenner jeg ikke.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Men hva er din vurdering i dag, sett i ettertid, ut fra det som nå har skjedd? Var dette en ansvarlig måte å skaffe en så stor og viktig investering på, når en visste at en ikke hadde muligheten til å prioritere dette på den måten som det helt åpenbart burde vært gjort, og som du også var tydelig på?

Petter Jansen: Jeg har tillit til bestillingene, fordi dette er et system som skal operere under særlig krevende forhold. Så det at Luftforsvaret og den militære biten i bestillingen har gjort jobben sin, er jeg ikke i tvil om. Når man da skal kvalitetssikre om leverandøren har evne til å gjennomføre leveransen, er det en viktig oppgave som må gjøres, det er en kvalitetssikring. Jeg kjenner ikke godt nok til hvilket arbeid som ble nedlagt ved årtusenskiftet på det.

Svein Harberg overtok her som møteleder.

Møtelederen: Neste spørsmål er fra komitéleder Dag Terje Andersen.

Dag Terje Andersen (A): Jeg vil følge opp saksordføreren når det gjelder kontrakten og den reforhandlede kontrakten. Du var inne på at det var en reduksjon i pris på 10 pst., for å si det enkelt, og det var vel i all hovedsak inntreden av dagmulkt etter den opprinnelige kontrakten, og da er det et sentralt spørsmål: Har den nye kontrakten, som dere var med på å utforme, tilstrekkelige sanksjonsmuligheter overfor fortsatt forsinkede leveranser? Det kan se ut som at handlingsrommet på dagbøter ble brukt opp i 2011, og at det er få sanksjonsmuligheter igjen. Kan du kommentere det?

Petter Jansen: Ja, jeg kan det. Det er to elementer, kanskje, som må komme fram her – og her må jeg muligens få støtte fra Frode Flølo.

Det ene er: Prisene for leveransene ligger på 2006/2007-nivå, og hvis man ikke leverer, får man altså ikke en pris- og lønnsjustering inn i det vi betaler for. Og med en prisjustering på 2–3 pst. i året er det en ganske krevende mekanisme for å sikre at leverandøren er på tå hev.

Det andre er naturligvis at vi ikke betaler for varen før vi får den. Det er også en utfordring. I denne konteksten er det disse to mekanismene som jeg tror har vært mest virkningsfulle. Jeg vet ikke om jeg kan la min side mann få lov til å supplere litt, men det er slik jeg oppfatter det.

Frode Flølo: Jeg har ingenting å legge til.

Dag Terje Andersen (A): Bare et kort spørsmål: Men har de egentlig vært virkningsfulle når en ser hvor mye forsinkelser det har vært også etter den datoen?

Petter Jansen: Det er ikke sikkert at det er avtalen som sådan som er årsaken til at vi ikke har fått leveransen; det er altså leverandørens evne til å gjennomføre.

Dag Terje Andersen (A): Et kort spørsmål til slutt: Er du enig med Riksrevisjonen i at de store forsinkelser og de store utfordringer med framtidig drift- og vedlikeholds-kostnader i det bildet vi nå ser, ikke alene skyldes en leverandør som alle er enige om har levert for sent, men at det også til dels skyldes forhold i Norge, altså den måten Norge totalt sett har håndtert avtaleforhold, og planlegging av innfasing?

Petter Jansen: Vi har helt sikkert ting å lære internt i Forsvaret og i FLO. Jeg har gått igjennom dette, for jeg regnet med at det spørsmålet ble stilt. Jeg ser at hos oss selv har vi hatt problemer med å rekruttere inn folk. Og jeg ser at når man kjøper prosjekter som ikke er ferdige prosjekter, men som krever tid og utvikling, må man altså investere i forkant i kompetanse, og beholde en organisasjon, før man får materiellet. Her vil jeg si at jeg kanskje, i den konteksten, ikke var våken nok. Men basert på mange andre erfaringer jeg har, var jeg heller ikke klar over at det var så dramatisk forskjellig leveranseevne mellom denne leverandøren og de andre jeg har operert med i markedet i andre deler av samfunnet.

Dag Terje Andersen overtok her igjen som møteleder.

Møtelederen: Vi har tre til på listen, og det er Ulf Leirstein, Torgeir Knag Fylkesnes og Nils T. Bjørke. Vi starter med Leirstein, vær så god – med korte spørsmål og svar.

Ulf Leirstein (FrP): Tusen takk for det, komitéleder, og takk til innlederen for en veldig bra redegjørelse. Jeg lurer litt på: Hva er din vurdering av hvor i prosjektet det var en slags «point of no return»? Er det i 2012?

Petter Jansen: Svaret er etter min vurdering ja. Det var da jeg tok initiativene for å få belagt mulighetsbildet, og da hadde vi tatt imot ett fartøy og var på vei til å ta imot de øvrige 13. Det er min bedømmelse.

Ulf Leirstein (FrP): Vi ser status i dag, i 2019, og vi vet at vi mest sannsynlig skulle være i mål nå i 2023. Så har vi også hørt i dag at det er ikke sikkert det holder, heller. Med det du vet av status i dag, mener du nå og er du tydelig på at man burde ha stoppet dette i 2012?

Petter Jansen: Igjen er det tre forhold, og spesifiseringen er utslagsgivende ved valget her, for det finnes ikke alternativer på det tidspunktet, slik de ble beskrevet av Luftforsvaret, og det har jeg respekt for.

Møtelederen: Da går vi videre til Torgeir Knag Fylkesnes.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Ifølgje rammeverket til Forsvaret skal ein i forbindelse med store innkjøp med éin gong etter kontraktsinngåing etablere ein driftsplan for materiell, og det skjedde jo ikkje med éin gong etter denne kontraktsinngåinga her tidleg på 2000-talet, i 2001, og det skjedde ikkje i 2003 osv. Vi har fortsatt ingen driftsplan for materiell per i dag. Det var venta i desse tider, men er ikkje kome på plass enda. Kva er grunnen til at det har tatt nesten to tiår å få etablert ein plan for drift av desse fartøya?

Petter Jansen: Det er et veldig godt spørsmål, og svaret er ikke direkte enkelt å gi deg. Det er helt riktig som du påpeker, regelverket tilsier at vi skal ha det, men det krever en del grunndata når du skal lage en vedlikeholdsplan. Når man skal drive en aktivitet, må man ha en del grunndata. Hvor mange timer utløser følgende reservedelsbehov? Hvor mye vedlikehold må man ha bak hver time man flyr? Dette er grunndata som vi må utarbeide basert på innspill fra leverandøren, og i denne sammenhengen er det en PBL-avtale, og det er altså ikke noe som Forsvaret utvikler selv. Vi har kjøpt et produkt hvor de tar garantier for drift og vedlikehold, herunder reservedeler, som en del av konseptet. Der har vi hatt et problem. Men jeg er enig med Riksrevisjonen i at vi antageligvis kunne vært mer pågående her og skapt om ikke en fullgod plan, så kunne vi laget – jeg vil kalle det – en skisse eller et grunnlag som er bedre enn det vi har hatt.

Møtelederen: En veldig kort oppfølging fra Knag Fylkesnes.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Det er rett og slett det enkle spørsmålet: Vil NH90-helikoptera kunne fungere godt i dårlig vær?

Petter Jansen: Det må du spørre mottakeren om, som er Luftforsvaret, Sjef Luftforsvaret. Jeg kan ikke uttale meg om det.

Møtelederen: Da går vi videre til Nils T. Bjørke. Vær så god!

Nils T. Bjørke (Sp): Du var inne på at det er krevjande med spesifikasjonane. Har me her hatt ein ideell tanke om kva ein har bruk for i systemet, utan å sjekka kva

som finst på marknaden? Er det hovudutfordringa? Det var spørsmål 1.

Spørsmål 2: Du seier at 2012 var siste frist viss ein skulle stoppa dette. Det var jo endå meir forseinkingar fram til 2017. Kva var grunnen til at det ikkje kunne vera aktuelt med heving av kontrakta i 2017?

Petter Jansen: Hvis jeg tar det siste først. Det er etter min tid, og sånn sett kan jeg ikke svare for perioden etter 2015, der har jeg ikke vært involvert. Men jeg kan si som så, kanskje også som en liten hale til svaret til Knag Fylkesnes: Forsvarssjefen var veldig direkte da vi skilte ut FMA fra ham. Og så ga han meg en klar instruks, skriftlig, om at for framtiden ville han ikke akseptere at vi ikke hadde utarbeidet drifts- og vedlikeholdsplaner. Det var en del av mitt ansvar. Jeg kunne altså bruke rødt kort – sjefen ga meg den muligheten – til å stoppe prosjektene for innfasing hvis forsynings- og vedlikeholdsplanene ikke var på plass.

Så til del to i spørsmålet, som er om man skal kjøpe hyllevare, eller om man i større grad skal kjøpe spesifikasjoner som er veldig avanserte, slik vi nå ser. Det er en policy-sak som jeg på den merkantile siden ikke tar standpunkt til. Men det er klart, det er mye enklere å kjøpe hyllevare, hvor man har et logistikksystem, man har reservedeler og historiske data på vedlikehold som gjør at det er trygt i bruksfasen. På den annen side vil man da oppleve at man er ikke helt i spiss på teknologi.

Møtelederen: Da er det Magne Rommetveit, og hvis det går kjapt, rekker vi et spørsmål til, fra Ulf Leirstein.

Magne Rommetveit (A): Takk leiar. Det er litt i forlenginga av Bjørke sitt spørsmål. Viss NH90 framstår i – er det 17 variantar...

Petter Jansen: 27.

Magne Rommetveit (A): 27, ja – endå fleire. Du sa at kommersielt og juridisk sett kunne kontrakten terminerast, men når det gjaldt spesifikasjonen, som var temmeleg krevjande, ville du ikkje stilla spørsmål ved Luftforsvaret sine vurderingar. Det lurar eg litt på, for du er nokså kontant på alt anna, men stiller ingen spørsmål ved Luftforsvaret sine vurderingar. Eg har jo lese – eg veit ikkje om det er rett, men – at dei vil ha problem med å landa på eit dekk i grov sjø. Då lurar eg på om dei spesifikasjonane er litt for spesifikke. Kan du seia noko til det?

Petter Jansen: Jeg skal ikke være kontant på den, og jeg håper ikke jeg har vært for kontant i de andre svarene, for det finnes alltid avskygninger. Men det er min beste oppfatning jeg har gitt dere.

På den annen side har jeg veldig respekt for at den fremste på militær luftfart i Norge er sjefen for Luftforsvaret, og jeg finner ikke grunnlag for å utfordre de vurderingene.

Møtelederen: Da er Leirstein neste – vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det, komitéleder.

Du har vært veldig tydelig på og vist til spesifikasjonen en rekke ganger. Den er ganske avgjørende her i det vi sitter og diskuterer. Når du har sett på den og vurdert den, er det din vurdering at den på mange måter er skreddersydd for nettopp NH90, altså slik at hvis man leser spesifikasjonen, er det vel ikke så mange andre helikoptre som ville matchet den spesifikasjonen. Har du en vurdering på det?

Petter Jansen: Jeg tør ikke å spekulere i det. Det er svaret mitt.

Møtelederen: Harberg – vær så god.

Svein Harberg (H): Jeg vil bare litt tilbake til reservedelsproblematikken. Jeg har drevet en del med handel og litt forskjellig, og det er ikke unaturlig at man fra starten av tenker på at man også skal ha reservedeler. Kan du si litt om når dette oppsto som det store problemet? For nå er det virkelig et stort problem, og en har enda ikke helt på bordet hvordan en skal løse det. Hvordan i all verden kunne det unngå oppmerksomhet tidligere i prosessen?

Petter Jansen: Jeg tror denne kontrakten har i seg det elementet som heter «performance-based logistics», som man har i f.eks. SAS eller Norwegian. Der er det på samme måten bygd opp en leveranseavtale av det man trenger av tekniske håndbøker, kompetanse, reservedeler og komponenter som en del av flykjøpet eller leasing-kontrakten. Sånn er det også her.

Man stoler lenge på leverandøren, og så ser man suksessivt at man ikke evner å håndtere dette i tråd med forventningene og avtalen. I tiden fra jeg overtok helt i slutten av 2011 og framover ble dette klarere og klarere, for da tok vi maskinene i bruk. Vi så vel at behovet for reservedeler var mye større enn det som var initielt anslått i spekken. Dere har sett av Riksrevisjonens betraktninger at de har signalisert inntil 15 ganger så mye behov som det var initielt, og derigjennom så vi dette akkumulert øke og ble mer og mer klar over det i min tid fra 2012/2013 og utover.

Møtelederen: Da rekker vi et siste spørsmål, fra Fylkesnes – vær så god.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Eg vil tilbake til dette med drift. Her har ein veldig klare kravspesifikasjonar,

kva ein vil ha, og så har ein ikkje klart å lage eit system for korleis ein skal gjere det, og er framleis ikkje i mål med det i dag. Så har vi eit fartøy som berre flyg ein tredjedel av tida, og som kostar fem gongar så mykje å drifte og vedlikehalde. Ein har heller ingen ordentleg plan på det.

Då er mitt spørsmål om vurderinga di: Når vi får alle desse fartøya på plass, har vi kapasitet, ressursar, folk når alt kjem til alt til å drifte dette, eller har det rett og slett blitt eit fartøy som blir for omfattande for Noreg å handtere?

Petter Jansen: Jeg har vel delvis svart på det ved at vi har inngått avtale med Patria for å doble kapasiteten. Vedlikehold har to elementer i seg. Det er reservedeler, og så er det timeverk med riktig kompetanse. Vi har doblet kapasiteten som Luftforsvaret har ved denne avtalen med finske Patria, finnene opererer det samme helikopteret. Så på timeverksiden har vi per dags dato en bedre kapasitet enn vi hadde før 2017, da denne avtalen ble inngått. På reservedelsiden har vi fortsatt problemer. Som sjef FMA tidligere sa, kunne hun ikke gi noen garantier, og det er i utgangspunktet hun som har prosjektet her nå, så jeg må forholde meg til det.

Møtelederen: Til slutt: Hvis dere har lyst til å gi noen tilleggs kommentarer, kommentere spørsmål som ikke har vært tatt opp, eller på andre måter gi en sluttkommentar, er det anledning til det – vær så god til dere.

Petter Jansen: Jeg tror jeg har fått fram budskapet mitt. Jeg ser på disse stikkordene, og jeg tror jeg har fått dekket det i svarene, så det var det jeg hadde.

Møtelederen: Da sier vi hjertelig takk til dere for deres bidrag.

Vi starter opp igjen kl. 11.10.

Høringen ble avbrutt kl. 10.56.

Høringen ble gjenopptatt kl. 11.10.

Høring med forsvarssjef admiral Haakon Bruun-Hanssen

Møtelederen: Da er vi klare til å starte, og jeg ønsker velkommen til forsvarssjef admiral Haakon Bruun-Hanssen, som har med seg bisitter Trond Ragnarsøn Karlsen, som er generalmajor og kommer fra Forsvarsstaben. Velkommen til deg.

Da skal jeg først få opplyse om noen formaliteter. Du får inntil 10 minutter til en innledning. Etter innledningen starter komiteens utspørring. Du får saksordfører Hans Fredrik Grøvan først 10 minutter, og de øvrige partiene får 5 minutter hver. Jeg gjør også oppmerksom

på at den enkelte utspørter styrer tida si sjøl, derfor er det viktig at både spørsmål og svar er korte.

Så er det slik at når lampa lyser, er det 30 sekunder igjen av taletida. Og til slutt, etter spørsmålsrunden, får vi mulighet til noen oppfølgingsspørsmål hvis det er tid til det, og helt til slutt får du ordet til en oppsummering om det skulle være behov for det.

Da gir jeg ordet til forsvarssjefen for en innledning på inntil 10 minutter – vær så god.

Haakon Bruun-Hanssen: Takk skal du ha, komitéleder, og takk til komitémedlemmene.

La meg først få takke for invitasjonen og muligheten til å utdype de forhold som fremgår av Riksrevisjonens undersøkelse angående både anskaffelsen og innfasingen av de maritime helikoptrene i Forsvaret, altså NH90.

Jeg ønsker også innledningsvis å si at Riksrevisjonens undersøkelse, som primært omfatter perioden 2010–2017, er en meget grundig gjennomgang av de forhold som har påvirket anskaffelsen og implementeringen av NH90-helikoptrene. Jeg deler Riksrevisjonens vurderinger og anbefalinger. Jeg vil likevel benytte anledningen til å belyse enkelte forhold som jeg anser for å være sentrale for mange av de utfordringene vi må løse i dag.

La meg innledningsvis få lov til å peke på at det etter min vurdering er leverandøren, altså NATO Helicopter Industries, NHI, som er hovedårsaken til utfordringene knyttet til både anskaffelsen og innfasingen av NH90-helikoptrene. Manglende evne til å levere på tid og kvalitet i henhold til kontrakt har vært et tilbakevendende tema siden 2004. Forsinkelsene har skapt betydelige utfordringer i flere deler av Forsvaret. Disse utfordringene er konsekvenser av forsinkelsene og ikke i seg selv årsaker til dagens utfordringsbilde.

I november 2001 inngikk Forsvaret kontrakten med NHI om leveransen av 14 NH90. Helikoptrene skulle som kjent leveres i tidsrommet 2005–2008. I desember 2004 rapporterte FLO, som var prosjektlederen, at leveransene ville bli forsinket med vel ett år. Etter dette ble leveranseplanen til NHI stadig forskjøvet, og i 2008 innrømmet leverandøren at de ikke ville være i stand til å levere i henhold til gjeldende avtale, og at det første helikoptret ville bli levert først i 2011.

I mai 2005 ble det etablert en høynivågruppe under ledelse av materielldirektøren i Forsvarsdepartementet, hvor også generalinspektøren for Luftforsvaret og sjef FLO deltok. Hensikten med denne høynivågruppen var å følge opp fremdriften til Norges bestilling. Gruppen gjennomførte 14 møter med ledelsen i NHI frem til september 2011.

I september 2011 rapporterte FLO om alvorlige mangler i kvaliteten på det første helikoptret. Kvalitets-

kontrollen, som skulle ta fire uker, tok ni og en halv måned. Mer enn 800 alvorlige avvik ble notert. Systemsvikten var så omfattende at FLO vurderte at det forelå en betydelig økt risiko, med tanke på både tid og ytelse for NH90. Videre vurderte FLO at ytterligere to til tre års forsinkelser var sannsynlig. FLO ba derfor Forsvarsstaben og Luftforsvaret avklare med Forsvarsdepartementet om det var ønskelig å revurdere NH90-programmet.

Forsvarsdepartementet som prosjekteier ga derfor, på bakgrunn av den anbefalingen, FLO, Sjøforsvaret og Luftforsvaret i oppdrag gjennom to prosesser – først i juni og så i august 2012 – å vurdere alternativer og fremme en anbefaling innen 31. desember 2012. Alternativanalysen konkluderte med at den aktuelle kandidaten, Seahawk, ikke tilfredstilte kravene som var stilt, og at konsekvensene av dette hadde direkte innvirkning på sikkerheten for helikopteroperasjoner i våre havområder. En eventuell ombygging av Seahawk, samt nødvendige endringer på fartøyene, ble vurdert til ikke å være en tidsmessig eller kostnadseffektiv løsning sammenlignet med det å videreføre NH90. Den 13. mars 2013 ga derfor Forsvarsdepartementet FLO i oppdrag å fortsette med NH90 og skrinlegge Sikorsky Seahawk som et alternativ.

Gjennomgangen viser at det ble lagt betydelig press på NHI – altså NATO Helicopter Industries – for å levere i henhold til kontrakt. Et alternativt helikopter ble vurdert, men det var ikke tilfredsstillende i en standardutgave, og en norsktilpasset særløsning ble ikke vurdert som realistisk ut fra et kost-nytte-forhold den gang.

Forsinkelsene på NH90 resulterte i en samtidighetsutfordring i fagkontoret i FLO. Prosjekter som F-35-jagerfly, AW101-redningshelikoptre og NH90 skulle alle sammen trekke på den samme kompetansen. For NH90s del tok i tillegg mottakskontrollen svært mye ressurser. FLO var betydelig underbemannet for disse forholdene, og situasjonen ble kritisk. Forsvaret ga FLO anledning til å ansette flere fagspesialister, men denne kompetansen viste seg meget vanskelig å finne i markedet. FLO ble derfor tvunget til å prioritere beinhardt, og støtten til design og utvikling av den endelige utgaven av NH90 ble skadelidende i årene mellom 2012 og 2015.

Luftforsvaret overtok seks NH90-maskiner i foreløpig utgave mellom 2011 og 2016. Driftserfaringene er begrenset på dette tidspunktet, men Luftforsvaret konkluderte allikevel i 2016 med at maskinene hadde en langt større feilrate enn forventet, og at vedlikeholdsbehovet var skyhøyt. I 2017 ble dette behovet registrert til å være ca. 14 ganger større enn det kontrakten fastsatte.

Økt vedlikeholdsbehov er et forhold som går igjen hos alle nasjonene som opererer NH90. Det økte vedlikeholdsbehovet gir økte driftskostnader, redusert tilgjengelighet på helikoptre og en underdimensjonert vedlike-

holdsorganisasjon. Konsekvensen er at NH90s tilgjengelighet kun er 20–25 pst. av kravet og forventningene våre. Forholdet forverres ytterligere gjennom meget dårlig tilgang på reservedeler, og gjennomføringen av vedlikeholdet går dessverre ofte i stå. Også dette forholdet går igjen hos alle nasjonene. I 2017 var den beste nasjonen New Zealand, som klarte å hente ut 65 pst. av forventet tilgjengelighet.

Forsvarsdepartementet økte i 2017 bevilgningene til vedlikehold med 51 mill. norske kroner som et akuttiltak for å bistå og hjelpe til med de utfordringene vi hadde. I mai 2017 ga jeg i tillegg et oppdrag til alle aktørene og til FFI om å gjennomføre en grundig gapanalyse og anbefale tiltak for den videre utviklingen av NH90-driften. I gapanalysen konkluderte Luftforsvaret med at de kunne klare å produsere maksimum 2 100 flytimer per år fra midten av 2020. Dette tilsvarer 150 timer per helikopter, noe som da var 20 timer over snittet blant NAHEMO-nasjonene – NAHEMO er de nasjonene som har anskaffet NH90.

Også Luftforsvaret led av personellmangel til støtte for NH90. For å nå 2 100 flytimer ville de trenge å øke vedlikeholdsorganisasjonen betydelig, i tillegg til å sette ut det tunge vedlikeholdet. Sjøforsvaret gjennomgikk behovet for flytimer på nytt og reduserte disse fra 6 000 til 5 400 timer, uten at dette skulle få operative konsekvenser. Tilgjengelige flytimer ville da kun kunne dekke halve behovet i Kystvakten, men være tilstrekkelig til å dekke behovet i Marinen samt nødvendig egentrening i Luftforsvaret.

Den 25. januar 2018 skrev jeg til Forsvarsdepartementet og anbefalte at jeg i lys av Forsvarets nye oppgaver ville prioritere oppgavene knyttet til suverenitetshevdelse og allierte forsterkninger. Jeg anbefalte derfor at hele leveransen av NH90 skulle gå til fregattene.

Forsvarsdepartementet fastsatte i skriv til Forsvarsstaben av 18. september 2018 en ambisjon om 3 900 timer for begge fartøysklasser. Inndekning for økte driftsutgifter skal innarbeides i neste langtidsplan. De økte driftsutgiftene er i størrelsesorden 470 mill. kr.

I februar 2018 etablerte Forsvaret og FMA i fellesskap et eget programstyre for å optimalisere driften av NH90. Programstyret ledes av Forsvarsstaben og omfatter i tillegg Sjef Sjøforsvaret, Sjef Luftforsvaret, Sjef FLO og nestlederen i FMA. Programstyret har utarbeidet en tiltaksplan og fordelt ansvar for å nå de første 2 100 flytimene innen 2020 og deretter 3 900 i 2024.

Jeg ser nå lysere på situasjonen med NH90 enn for bare tolv måneder siden. Dette henger sammen med at NHI har bedret kvaliteten på maskinene. Forsvarsdepartementet og Forsvaret har erkjent at vi må ta kraftfulle grep, og at løsningen vil ha langt høyere driftskostnader enn det som var tidligere antatt. Det nye program-

styret skal sikre en felles situasjonsforståelse og at alle aktørene prioriterer leveransekrav og tilgjengelighet på NH90. Det er imidlertid fortsatt betydelig risiko, og vi er avhengige av at NHI prioriterer produksjon og leveranse av reservedeler.

Med det avslutter jeg min innledning, og stiller meg tilgjengelig for komiteens spørsmål.

Møtelederen: Takk for det. Da går ordet til saksordfører Hans Fredrik Grøvan, som er den første som skal stille spørsmål. Han og dere har totalt 10 minutter til disposisjon. Vær så god, saksordfører.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det, komitéleder, og takk for innledningen.

Vi registrerer at du, Bruun-Hanssen, i din innledning sier at det er leverandøren som er hovedårsaken til problemene – vi merker oss det. Samtidig er vi her i dag for også å fokusere på andre sider av det årsaksbildet som er blitt beskrevet gjennom riksrevisjonsrapporten. Vi la også merke til at du sa i din innledning at du i all hovedsak deler Riksrevisjonens vurderinger og anbefalinger.

Det første spørsmålet mitt går på ansvarslinjene og beslutningssystemet vi har for denne typen prosjekter, anskaffelser, investeringer og oppfølging: Har vi, etter din vurdering, ut fra dette konkrete eksemplet, et godt nok og effektivt overordnet system, som kan samordne og beslutte når det gjelder den typen anskaffelse, implementering og oppfølging av anskaffelser som vi har i dette tilfellet med NH90?

Haakon Bruun-Hanssen: Takk for det. Det er alltid farlig å si at vi har et godt nok system. Ethvert system kan alltid bli bedre. Men vi har et godt system. Det er tydelige roller, ansvar og myndighet som er lagt i dette systemet, hvor Forsvarsdepartementet er prosjekteier. Forsvarets materiellorganisasjon har prosjektlederen og står ansvarlig for selve anskaffelsen. Forsvaret har – til nå i alle fall – gjennom forsvarsgrenene et ansvar for totalen, altså alt det som ligger utenfor selve prosjektet eller selve anskaffelsen. Dette fungerer i de aller, aller fleste tilfeller. Så kunne vi helt sikkert ha gjort det bedre noen ganger, men dette er et godt og veletablert system som har fungert over lang tid.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): I dette prosjektet har Luftforsvaret fått en spesiell rolle og et spesielt ansvar. Det stilles spørsmål i riksrevisjonsrapporten om de var rigget for å kunne ta det beslutningsansvaret som de eventuelt skulle ha, siden dette var et helikopter som gikk i flere forsvarsgrener. Hva er din vurdering av det ansvaret som var lagt på Luftforsvaret når det gjelder

dette prosjektet, og det vi nå ser, med tanke på hvordan dette har utviklet seg?

Haakon Bruun-Hanssen: I utgangspunktet, da vi startet prosjektet i 2001, lå veldig mye av den virksomheten som knyttet seg til helikoptre, anskaffelse, idriftsetting og gjennomføring av hele prosjektet, i Luftforsvarets organisasjon. Det var helt naturlig at Sjef Luftforsvaret var den som hadde det totale ansvaret. Vi har omorganisert Forsvaret en rekke ganger siden da, bl.a. etablert FLO, som i dag har et ansvar på vedlikeholdssiden. De hadde en periode ansvaret for anskaffelsene. Vi har opprettet FMA, som nå har ansvaret for anskaffelsene. Da blir Luftforsvarets rolle mer kompleks, for de sitter med rolleforståelsen og ansvaret, men de sitter ikke med tilstrekkelig myndighet til å utøve det. Det er også noe av grunnen til at vi nå har laget et programstyre, som ledes av Forsvarsstaben og Trond Ragnarsøn Karlsson. Da kan man bruke min myndighet til å sørge for at vi får tatt beslutninger og løst de utfordringene som finnes.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Her har en lært noe gjennom dette prosjektet, så langt, og tydeligvis gjort justeringer ut ifra de erfaringene en har ervervet seg?

Haakon Bruun-Hanssen: Ja, jeg håper inderlig vi lærer av alle feilene vi gjør, og prøver å forbedre oss – det er i alle fall målsettingen.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Det kan vi vel kanskje gjøre også på denne siden av bordet.

Det er blitt stilt spørsmål ved valget av dette helikoptret. En har brukt uttrykket «kjent teknologi, men umodent som helikoptertype». En helt ny fabrikk og produsent skulle lage dette, med alle de forskjellige utfordringene som vi har hørt om her. Var det i seg selv – sett i ettertid – et risikoprosjekt?

Haakon Bruun-Hanssen: Ja, hvis man ser på det i ettertid, kan man bruke den klokskapen man har fått gjennom årenes løp, og jeg tror nok at vi i ettertid vurderer det med langt større risiko enn man nødvendigvis gjorde tilbake i 2001, da beslutningen ble tatt.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Dine forgjengere Harald Sunde og Sverre Diesen har brukt sterke karakteristikk om satsingen på denne helikoptertypen. Sunde har brukt ordene «en stor tragedie», og Diesen har sagt at en skulle ha valgt noe annet. Hva er din vurdering? Deler du karakteristikkene fra Sunde og Diesen – at dette er en tragedie, og at en burde ha valgt noe annet og tenkt på en annen måte når det gjaldt anskaffelsen av denne typen investering i Forsvaret?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg tror jeg skal velge å nyansere lite grann. Da NH90 ble valgt i 2001, var det flere forhold som det er verdt å ta til etterretning og merke seg.

Punkt 1: Vi stilte en del krav til et maritimt helikopter på grunn av de særegne forholdene i nordområdene våre, med et veldig hardt klima, og at vi skulle operere i kystsonen, noe som krevde radar. Vi hadde behov for en del spesifikke ting på det maritime helikoptret som ikke alle andre nødvendigvis ønsker seg. NH90 var nok det helikoptret som tilfredsstilte våre behov i størst mulig grad. Det var en viktig del av valget.

Det andre var at man med såpass mange nasjoner får stordriftsfordeler, og vi hadde også en klar forventning om billigere drift når flere nasjoner valgte det samme helikoptret. Så det var ikke noe galt, etter min vurdering, da man inngikk kontrakten og tok valget om NH90.

Det som er skuffende, og som jeg kan være enig med både Diesen og Sunde i, er at det her er en leverandør som overhodet ikke følger opp en kontrakt og ikke leverer i henhold til det som er kontraktfestet. Det er det frustrerende oppi dette. Hvis jeg spør flygerne om helikoptret som vi nå har mottatt – nå har vi til og med fått to av dem i endelig utgave – er de veldig godt fornøyd med det. Det tilfredsstiller de kravene vi har stilt, og jeg forventer at det, når vi får det i operativ drift, vil løse de oppgavene det skal løse, på en tilfredsstillende måte. Men vi må få opp tilgjengeligheten, slik at vi får ut flere flytimer av det.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Petter Jansen formulerte seg tidligere i dag omtrent sånn: Han mente at oppfølgingen av denne anskaffelsen ikke var prioritert høyt nok i Forsvaret, og at det ble en konflikt når det gjelder prioritering og oppfølging av helikoptret i forhold til F-35-flyene. Du var selv inne på at det var mangel på kvalifisert personell, osv. Hva tenker du om at en foretar en investering på 11 mrd. kr uten å sikre at en har en organisasjon som er kompetent til å kunne ta den oppfølgingen på en god nok måte – med tanke på størrelsen på investeringen?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg er ganske trygg på at vi hadde en både kompetent og stor nok organisasjon da vi gikk inn for antall og anskaffelse av NH90. Den var også strukturert i tid på en slik måte at den for alle praktiske formål skulle avsluttes før vi begynte på F-35 og AW101. Problemstillingen med mangler i organisasjonen, eller for tynn organisasjon, kom som et resultat av forsinkelsene. Fordi man får forsinkelser på det ene, får man samtidig med F-35 og AW101. Det var ikke organisasjonen vår dimensjonert for. Så søkte vi å gjøre noe med det, som jeg sa i åpningsinnlegget, ved å an-

skaffe flere teknikere, men dette var på et tidspunkt da hele det norske markedet hadde utfordringer med å få fatt i teknikere – det var ikke bare vi i Forsvaret som slet med det. Så vi hadde ingen god løsning for å skaffe den kompetansen hurtig da utfordringene virkelig begynte å gjøre seg gjeldende rundt 2011.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Et siste spørsmål: Det har vært laget to tilleggsavtaler etter kontraktinngåelsen i 2001 – både i 2012 og 2017. Hva forteller det om den opprinnelige kontrakten – var den kvalitetssikret godt nok med tanke på å ta høyde for forsinkelser og andre eventualiteter som kunne gjøre at leveransen ikke ble sånn som bestilt? Var det etter din vurdering gjort godt nok arbeid i den opprinnelige kontrakten for å sikre seg mot den typen konsekvenser?

Haakon Bruun-Hanssen: Nå stiller du meg et spørsmål om det som ikke er mitt fagområde. Kontrakter og kontraktforhandlinger tilligger FMA. Når det gjelder å være klar over at her er det gått såpass lang tid at det er forhold og forutsetninger som forandrer seg, og at man revisiterer og gjør justeringer på kontrakten etter hvert som man vinner erfaringer, det tror jeg skjer i de fleste tilfeller og sammenhenger. Akkurat hva som har vært grunnlaget denne gangen, kan jeg dessverre ikke svare på.

Svein Harberg overtok her som møteleder.

Møtelederen: Da går vi over på neste spørsmålsrunde, og det er Arbeiderpartiets tur. Det er 5 minutter til spørsmål og svar, og det er Dag Terje Andersen som spør.

Dag Terje Andersen (A): Takk for det. Jeg la merke til at du sa i innledningen din at de problemene vi nå har, er konsekvenser av forsinkelser, og at de utfordringene dere har, ikke var årsaken til forsinkelsene. I Riksrevisjonens rapport pekes det på at mange land har opplevd forsinkelser når det gjelder leveranser fra NHI, men at Norge i tillegg selv har bidratt til problemene med noe av det som dere nå har vært inne på. Du har bl.a. beskrevet utfordringene med bemanning, så det kan forklares. Er du enig i Riksrevisjonens konklusjon, at noe av skylda har vi sjøl, for å si det veldig enkelt?

Haakon Bruun-Hanssen: Som jeg sa i min innledning, er det ingen tvil om at på grunn av bemanningssituasjonen – og særlig i FLO, hvor vi prioriterte mottakskontroll av de foreløpige helikoptrene og hadde flere andre prosjekter gående samtidig – nedprioriterte vi ferdigstillingen av design på den endelige versjonen i perioden mellom 2012 og 2015. Men det er jo en konse-

kvens av at de er forsinket og vi får samtidighetsutfordringer.

Dag Terje Andersen (A): Men er det også riktig forstått at det at vi, som du sier, nedprioriterte design – det er vel da bidrag til utviklingsprosjektet – var med på å forsinke selve prosjektet?

Haakon Bruun-Hanssen: Det blir egentlig å spekulere litt, men det er fullt mulig å gjøre en vurdering av hvorvidt det har bidratt til forsinkelsen på leveransen av de endelige helikoptrene – absolutt.

Dag Terje Andersen (A): Så en oppfølging: Saksordføreren refererte til tidligere forsvarssjefer Sunde og Diesen ved en tidligere høring, i februar 2017, og jeg oppfatter at det er en forståelse for det de har sagt. Jeg oppfatter det som at de var relativt tydelige på at vi kanskje ikke engang burde inngått avtalen, men i hvert fall på muligheten for å kansellere avtalen i 2011/2012. Så har vi hatt FLO inne her i dag, som har sannsynliggjort at den juridiske betenkningen peker i retning av at det ville vært juridisk mulig, og også at det var andre årsaker til at det ikke ble avlyst. Da begynner vi her å lure på: Hvem er det egentlig da som til sjuende og sist gir rådet til politisk ledelse i departementet, som etter hvert skal fremme sine innstillinger overfor oss, for det virker som om ganske mange sentrale miljøer, i hvert fall i 2012, var skeptiske til å fortsette kontrakten?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg tror mange var skeptiske til det. Hvis du går inn på kontrakten og de forholdene som ble vurdert – de juridiske aspektene ble vurdert, som Petter Jansen var inne på – det i seg selv ga ikke noe grunnlag for å si at vi ikke kunne heve kontrakten. Et alternativ, altså Seahawk-helikoptret, ble vurdert, men en hylleware, altså et standard Seahawk, tilfredsstilte ikke de norske kravene, og det som var mangelfullt, var nettopp det som var vesentlig for å operere i nordområdene, altså i værharde områder, både på åpent hav og i kystsammenheng, hvilket skulle tilsi at skulle man velge et annet helikopter, måtte vi ha særnorske løsninger også på det helikoptret. Det krevde en ny design på et annet helikopter, som ville forlenge tiden før man fikk det. Så det å få tilgang til eller anskaffe Seahawk, ville kunne ta opp mot fem år – før de første ble levert. Og så er det selvfølgelig, selv om man kan si opp kontrakten, alltid en viss prosessrisiko for at det koster. Det er summen av alle disse forholdene som var grunnlaget for anbefalingen fra Forsvaret til Forsvarsdepartementet om ikke å gå for et alternativ, men fortsette med NH90.

Dag Terje Andersen (A): Kort på de sekundene som er igjen: Du sa under høringen i februar 2017 i tilknyt-

ning til fregattene at du ikke kunne si at du så noe lys i enden av tunnelen. Oppfattet jeg deg riktig i stad, at du mente å ha sett det lyset nå?

Haakon Bruun-Hanssen: Ja, det ser mye lysere ut når nå vi har kommet til januar 2019, enn det det gjorde i 2017. Det er, som jeg sa, fordi kvaliteten er bedre og helikoptrene er i produksjonslinjen. Så med unntak av reservedeler skal vi kunne rette på det meste fra Forsvarets side, og derfor ser det lysere ut.

Dag Terje Andersen overtok her igjen som møteleder.

Møtelederen: Ordet går til representanten Bente Stein Mathisen – vær så god.

Bente Stein Mathisen (H): Takk skal du ha, og takk for innledningen.

Riksrevisjonen peker i rapporten på at det er uklar styring, og at det også er svak utøvelse av prosjekteier-skap i dette prosjektet. Blant annet pekes det på at etter Riksrevisjonens vurdering har styringsdialogen mellom Forsvarsdepartementet og Forsvaret ikke fungert godt nok med hensyn til å fange opp Forsvarets utfordringer med en så sentral anskaffelse som NH90, og at det heller ikke ble iverksatt tiltak i tide som kunne ha bedret fremdriften. I ettertid – man lærer jo av ting: Hvordan kunne dette ut fra din oppfatning vært håndtert annerledes?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg mener at styringen mellom Forsvarsdepartementet og Forsvaret her har fungert. Vi har meldt fra hele tiden i det som kalles RKR – altså kontrollrapportene til departementet – om tilstanden, og de har reagert på den. Da vi meldte fra første gang om betydelige kostnadsøkninger på vedlikehold, fikk de det inn i budsjettbehandlingen for 2017 ganske så fort, slik at det ble bevilget ekstra penger, og vi fikk til en kontrakt med Patria om å øke vedlikeholdsomfanget for å løse på problemene.

Om det er uklart i ledelsesformen? Nei, det synes jeg egentlig ikke, men jeg tror erkennelsen er – vi var vel begynt å få den selv, men Riksrevisjonen peker jo tydelig på det – at vi må løfte en del av disse utfordringene til et høyere nivå i organisasjonen. Det hjelper ikke bare å koordinere, vi må faktisk beslutte litt og gjøre litt, og det har vi gjort. Det er derfor vi har lagt programstyret til forsvarssjefen, eller Forsvarsstaben – for å sørge for at vi har tilstrekkelig myndighet til å få tatt beslutninger. Så ja, vi kan helt sikkert bli bedre på en rekke av disse områdene, men etter min vurdering har Forsvarsdepartementet tatt tak i utfordringene når vi har presentert dem, og bidratt til at vi skulle kunne løse dem. Men så var det ikke alle som kunne løses. Vi klarte altså ikke å anskaffe til-

strekkelig med mennesker til FLO tilbake i 2011, fordi det ikke var tilgjengelige teknikere i markedet for oss.

Bente Stein Mathisen (H): Jeg har et spørsmål til om det som FLO påpekte her tidligere, alle disse forsinkelsene i 2011 og 2012, da Kluge var inne for å vurdere kontrakten fordi leveransene ikke kom etter avtale. Som jeg forsto på dem, var deres råd egentlig å heve kontrakten ut fra det forholdet, men så var det kravspesifikasjonen fra Luftforsvaret når det gjelder hva man trengte. Er det sann at den kravspesifikasjonen var så designet for NH90 at det var nesten uaktuelt å tenke andre alternativer? Og sett i ettertid: Burde man ha jenkett litt på det for å få helikoptret på plass?

Haakon Bruun-Hanssen: Vår vurdering er at ja, det er en god del krav når du bestiller et produkt som et maritimt helikopter, men at de kravene er nødvendige og riktige. Utfordringene har ligget i at vi skulle operere helikoptrene i nordområdene, som er klimatisk krevende. Det krever en del andre ting for et maritimt helikopter enn det store flertallet av andre nasjoner vil be om. Vi trenger en flyteevne, vi trenger en radar, vi skal være i stand til å drive redning med helikopter også i Kystvakten. Da trenger vi den utrustningen og det utstyret. Det er de særnorske kravene. De kravene i seg selv er ikke så vanskelige, men de må designes inn i et helikopter. Det måtte vi på NH90. Skulle vi valgt Sikorsky Seahawk som et alternativ, måtte vi ha designet det inn der også.

Bente Stein Mathisen (H): Takk, da er jeg ferdig.

Møtelederen: Da går vi videre til Ulf Leirstein – vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det, og takk til forsvarssjefen for en god innledning.

En ting jeg var veldig opptatt av, og som jeg stilte spørsmål om til sjef for FLO, var dette «point of no return». Nå har dette vært en lang prosess. Det er 19 år siden beslutningen ble tatt, og vi er ennå ikke i mål. Vi er kanskje ikke i mål innen 1. januar 2023 heller, så dette blir en lang prosess. Hva er din vurdering knyttet til hvis man skulle gått ut av dette prosjektet – når måtte man ha gjort det?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg tror det viktigste for i det hele tatt å vurdere å gå ut av en sann type prosjekt, er at det finnes et alternativ. Vi har ment hele veien at det alternativet har eksistert i Seahawk, men så lenge alternativet også krever både en beslutningsprosess og en bestillingsprosess, og at det vil ta like lang tid å levere som det å fortsette med NH90 – og det var situasjonen i 2012–2013 da beslutningene ble tatt – virker ikke

det alternativet mer forlokkende. Da blir det et spørsmål om vi har mistet tilliten til leverandøren når vi velger å gå for noe annet, selv om vi ikke har noen garanti for at det blir en bedre løsning. Så er det alltid risiko med nydesign eller en endring på et annet standardhelikopter også. Jeg tror summen tilsa at det i 2012–2013 egentlig ikke var et realistisk alternativ, og det har ikke vært det siden. Men man skal hele tiden ta det opp til vurdering.

Ulf Leirstein (FrP): Vi kan jo ta den praten i 2023, så får vi se om vi kanskje hadde hatt et annet helikopter på plass da.

Jeg er veldig opptatt av hvilke konsekvenser dette vil få for økonomien i Forsvaret. Den anskaffelsen vi nå driver med, er viktig. Det er klart at når vi ser de beregningene vi har blitt presentert av timepris og vedlikeholdspris, er dette store beløp som helt sikkert vil få konsekvenser – ikke minst for hvordan forsvarssjefen må tenke med tanke på hvordan disse helikoptrene skal brukes, hvor mange timer det er mulig å få dem operative. Har du noen betraktninger knyttet til det, hvilke økonomiske konsekvenser dette kan få i framtiden, om man ser for seg en annen type bruk av helikoptrene, eller om målet fortsatt er 5 400 timer?

Haakon Bruun-Hanssen: Kravet er 6 000 timer. Så vet vi fra gapanlysen i 2017 at vi kan klare oss med 5 400 uten å svekke den operative evnen eller vår evne til å løse oppgaven. Da ender vi nok fort der, selv om vi ikke har justert kravet.

Jeg tror det er viktig at vi har fokus på at de helikoptrene er en viktig og avgjørende ressurs både for fregattene våre og for Kystvakten. Uten helikoptre må vi ha flere fartøy for å dekke de samme oppgavene. Fortsatt vil helikoptre være den rimeligste løsningen for oss. Så vil det koste oss mer å drifte – der må vi prioritere ressurser til driften av helikoptrene. Det siste punktet vi kan håpe på, er at vi når vi vinner mer erfaring med å drifte de endelige versjonene, blir mer profesjonelle på vedlikeholdet, at vi forhåpentligvis også får endret noe av vedlikeholdssystemet som det er stilt krav om fra leverandøren, og at vi vil klare å få ned prisen og opp tilgjengeligheten på helikoptrene. New Zealand, som ligger først i løypa, har riktignok ikke redusert kostnadene ennå, men de har klart å øke tilgjengeligheten betydelig fra 2017 til og med 2018. Vi gjør fremskritt når vi vinner erfaring.

Ulf Leirstein (FrP): Du hørte sikkert også innledningen i dag fra FFI om de beregningene som er gjort, og som man har lagt til grunn. Gir det deg en bekymring for hvordan man rett og slett skal få dette til med tanke på økonomien for å få opp det antall timer opera-

tivt disse helikoptrene trenger? Det er jo heftet ganske stor usikkerhet også ved de beregningene vi har nå.

Haakon Bruun-Hanssen: Ja, alle slike beregninger er det betydelig usikkerhet ved. Nei, det gir meg ikke en bekymring. Det at de vil koste betydelig mer å drifte enn det vi først antok, er fakta og forhold som jeg kan forholde meg til. Så må jeg prioritere ressursene slik at vi løser de oppgavene som vi er blitt pålagt av regjering og storting – nedprioritere det som har lavest verdi, og oppprioritere det som har høyest verdi. Det er det som blir spørsmålet for meg i denne sammenheng.

Møtelederen: Takk for det. Da går ordet videre til Nils T. Bjørke, som har 5 minutter – vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Me har høyrte i høyringa i dag at det er fleire som har hatt ansvar for dette, og det er stadig omorganisering i Forsvaret. Du sa sjølv at du måtte laga ei programstyring eller overbygning for å sikra avgjørdene. Har alle omorganiseringane gjort at det har vore vanskeleg å halda oversikta i heile perioden?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg tror vi har holdt oversikten. Det er uten tvil at når man splitter opp organisasjonen og stadig er i omstilling og endring, gjør det det vanskelig å holde den oversikten. Det tror jeg er riktig å si.

Nils T. Bjørke (Sp): Du sa at då du begynte å fasa inn desse helikoptera frå 2012 til 2015, var det 14 gonger så stort vedlikehaldsbehov som forventa og dårleg tilgang på delar. Likevel var det ikkje grunnlag då for å vurdere om ein burde sjå på spesifikasjonane på nytt og på eit anna alternativ. Kva er bakgrunnen for det?

Haakon Bruun-Hanssen: Når vi kommer til 2017, er det en dialog som har gått mellom Forsvarsdepartementet og Forsvarsmateriell og ikke med meg. Meg bekjent ble kontrakten gjennomgått og vurdert, og det ble også vurdert hva slags muligheter som forelå med tanke på å kunne heve kontrakten og gå for en annen løsning. Konklusjonen der var at det ikke var noen bedre alternativer i 2017 enn det det hadde vært i 2013.

Nils T. Bjørke (Sp): Då seier du at forsvarssjefen ikkje var inne i den vurderinga?

Haakon Bruun-Hanssen: Det er mulig Forsvarsstaben var inne i den.

Trond Ragnarson Karlsen: Jeg tror Luftforsvaret ga en anbefaling rundt dette, hvor man mente at Seahawk kunne være et alternativ, dog med de tilpasningene som vi har vært inne på tidligere.

Nils T. Bjørke (Sp): Før jul lanserte du ein plan for det framtidige vedlikehaldet i Forsvaret, der du kutta 317 mill. kr. Korleis skal du klara det samtidig som du skal fasa inn eit stort vedlikehaldsbehov på desse helikoptera?

Haakon Bruun-Hanssen: Nå er det kravet om 317 mill. kr relatert til den organisasjonen og strukturen vi hadde ved inngangen av langtidsplanen i 2016. Hvis vi ser at det er behov for å gjøre ytterligere ting eller øke vedlikeholdsorganisasjonen et annet sted, kommer det selvfølgelig utenom de kravene.

Nils T. Bjørke (Sp): Er Forsvarets evne no svekt med omsyn til forseinkinga i leveransen av helikopter? Det manglar helikopter i Kystvakta, bl.a.?

Haakon Bruun-Hanssen: Ja, det er den. Vi har rapportert i resultat- og kontrollrapporten årlig siden 2011 at vi er svekket på grunn av at vi mangler helikoptre, både til fregatt og til kystvakt.

Nils T. Bjørke (Sp): Takk.

Møtelederen: Da går vi videre til Torgeir Knag Fylkesnes, som nå har 5 minutter til disposisjon. Vær så god, Knag Fylkesnes.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Takk, komitéleder.

I rammeverket for innkjøp av større anskaffingar står det at ein skal ha ein materiell driftsplan som skal etablerast rett etter at ein har inngått nye kontraktar – i dette tilfellet altså rett etter 2001.

Kan forsvarssjefen først forklare kvifor det er viktig med ein materiell driftsplan?

Haakon Bruun-Hanssen: Igjen er vi litt på utsiden av fagfeltet mitt, men Trond Ragnarson Karlsen, som tidligere har vært sjef FLO, kan sikkert støtte meg litt på det området.

En materiell drifts- og vedlikeholdsplan er viktig for å kunne beregne hvilken organisasjon vi trenger for å understøtte driften av disse helikoptrene. I alle større prosjekter får vi grunnlagsinformasjon fra leverandørene – hva det er som kreves for å holde disse systemene i drift, slik at vi kan planlegge organisasjon, bygningsmasser etc., utdanning, trening – alt dette baserer seg på hvordan helikoptrene skal driftes og vedlikeholdes. Det var jo utfordringen her: Vi fikk aldri grunnlagsdata fra NHI. Derfor kom den ikke i gang før i 2016–2017.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Og det er forsvarssjefen som har ansvar for å sjå til at ein har ein materiell drifts- og vedlikehaldsplan?

Haakon Bruun-Hanssen: Ja, det er vel prosjektleider, som er i dialog med NHI, som skal sørge for at det kommer på plass. Men ansvaret havner hos meg uansett.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Som øvste ansvarlege for alle dei aktørane som er involverte i det.

Vi nærmar oss faktisk no to tiår sidan det skulle vore på plass, og det er framleis ikkje på plass. Og no har alle dei første fartøya kome. Kva problem og kostnader har oppstått som følgje av at ein framleis står utan ein materiell driftsplan?

Haakon Bruun-Hanssen: Vi har en materiell drifts- og vedlikeholdsplan nå. Den fikk vi i 2017. Det er den som er grunnlaget for å si at vi trenger å øke vedlikeholdsorganisasjonen og strukturen betydelig i Luftforsvaret, eller at vi kjøper tjenesten fra en sivil leverandør. Den organisasjonen som vi etablerte i Luftforsvaret for å drifte NH90, er altså altfor liten.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Men det er altså utelukkende på grunn av NHI at ein ikkje har fått på plass ei organisering for vedlikehold og drift, ifølgje dokker?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg lar Karlsen, som var sjef FLO den gangen, svare på det.

Trond Ragnarson Karlsen: Noe av utfordringen innenfor flyvirksomheten er at man er veldig avhengig av hva leverandøren legger opp til når det gjelder vedlikehold etc. Det som vi manglet i dette tilfellet, var akkurat denne informasjonen fra leverandørens side. Dette har blitt utsatt og utsatt, og det er fortsatt en utfordring i dag fordi materiell driftsplanen i stor grad er bygget på de foreløpige versjonene vi har fått. Nå har FMA i oppgave å lage en endelig materiell driftsplan som skal dekke dette, men det tar altså noe tid. Og igjen: Det er disse utsettelsene som har skjedd hele tiden, som er noe av utfordringen for oss, sett på det området.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Veit ein når ein vil få på plass ein slik plan?

Trond Ragnarson Karlsen: Jeg husker ikke akkurat datoen for det, men jeg mener at det skal på plass i løpet av inneværende år.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Eit siste spørsmål – tilbake til forsvarsministeren. På eit skriftleg spørsmål frå stortingsrepresentant Ellingsen i Framstegspartiet svarte forsvarsminister Ine Marie Eriksen Søreide følgjande om status for leveransen av NH90 i februar 2016:

«Leveransen av de norske helikoptre er siden blitt betydelig forsinket på grunn av forhold som

ligger i NH90 i NATO-programmet og i produksjonslinjen hos industrien. Disse forholdene har nå funnet sin tekniske løsning og vi forventer ikke ytterligere forsinkelser.»

Meiner forsvarssjefen at det er ei presis beskriving av det forsvarssjefen hadde rapportert til forsvarsministeren på dette tidspunktet, altså februar 2016? Her er ikkje nemnt noko om vanskeleg mottaksapparat, personell, driftsutfordringar, mangel på flytimar, osv.

Haakon Bruun-Hanssen: Nå spør du om noe som ligger under FMA. FMA ble opprettet i 2016, så der sitter jeg faktisk ikke med faktaene.

Møtelederen: Da var tiden for den fordelte spørsmålsrunden ute. Det åpnes nå for en 15 minutters runde med oppklaringsspørsmål. Jeg ber nok en gang om korte spørsmål og svar.

Vi starter med saksordføreren. Grøvan, vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det.

Du var inne på, Bruun-Hanssen, at du så litt lysere på situasjonen nå enn for ett år siden. Men du nevnte én fortsatt utfordring – dette med reservedeler. Det er vel sånn for de fleste av oss at når vi kjøper en ny bil, vil vi gjerne vite at det finnes reservedeler. Kan du si noe om hva det er som skal til for å få også den delen på plass, sånn at en kan være trygg på at det kjøpet en gjør, er et sikkert kjøp – en investering som gjør at også den siden kan fungere slik som det var tiltenkt?

Haakon Bruun-Hanssen: Det er to forhold rundt det med å sikre seg når det gjelder reservedeler. Per dags dato leveres reservedelene av NHI – de skulle i hvert fall ha vært levert av NHI. Nå går den kontrakten i sin nåværende form ut sommeren 2019. Logistikkorganisasjonen vår jobber nå med å skille ut hvilke reservedeler vi kan skaffe fra andre leverandører enn NHI, og hvilke som er spesifikke og kun kan leveres av NHI. Min forventning er at en god del av kontraktene om leveranse av reservedeler i fremtiden vil gå til andre enn NHI på grunn av manglende leveranseevne. Så risikoen er i ferd med å bli mindre, men vi vil sitte med risiko på en del områder hvor NHI helt klart vil påberope seg retten som eneleverandør av sikkerhetsmessige hensyn, og kanskje andre forhold også. Det gjelder å holde trykket oppe, sammen med de andre nasjonene, mot NHI for at de skal prioritere produksjon og distribusjon av reservedeler. Det er der risikoen vår ligger. De har ikke gitt oss noen grunn til å ha sterk tiltro til dem i fremtiden, med det vi har erfart i årene som har gått.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Bare ett oppfølgings-spørsmål der. Er kontrakten utformet på en slik måte at

hvis NHI kan levere, så er man tvunget til å kjøpe fra NHI? Eller står man fritt til å kunne gjøre de vurderingene ut fra hva vi opplever vi er best tjent med?

Trond Ragnarsøn Karlsen: Kontrakten vi har i dag, er med NHI, så det er også de som leverer det. Det er også NHI som bestemmer hvem som kan levere reservedeler, ut fra en vurdering av kvalitet etc., som har et flysikkerhetsmessig perspektiv. En av de utfordringene vi ser i dag, og som alle som jobber med NH90, ser – andre land også – er at mye av kapasiteten innenfor enkelte av de områdene er for liten. Så det er mange andre land enn Norge som også har utfordringer rundt dette. Vi jobber for å løse problemet. Som forsvarssjefen sier, det er noen utfordringer der. Vi er i ferd med å etablere nye avtaler fra sommeren 2019, som forhåpentligvis skal forbedre dette.

Møtelederen: Da er neste Magne Rommetveit – vær så god.

Magne Rommetveit (A): Eg vil gjerne tilbake til valet av helikoptertype i 2001 – det var vel kanskje ikkje det lykkelegaste valåret – og krav til maritimt helikopter. Det vart på ein måte gjenval i 2012 og gjenval i 2017, der ein konkluderte med at NH90 tilfredsstilte krava våre.

Eg var i det danske folketinget på torsdag og hadde bl.a. samtalar med sentrale forsvarsfolk der. Dei har kystvakt som patruljerer ved kysten av Grønland, og ved Færøyane òg, går eg ut frå. Dei går i alle fall til havs. Dei hadde vel også ein slik avtale. Den vart terminert. Dei har andre helikopter. Det er vel Sikorsky-helikoptera dei har, dei danske kystvaktfartøya. Dei sa at dei fungerte veldig greitt, både kystvakta og helikoptera.

Då har eg to spørsmål. Er norske krav og danske krav i sjø forskjellige? Og veit de noko om det var kostbart for danskane å gå ut av denne kontrakten?

Haakon Bruun-Hanssen: Takk for det, Rommetveit. Så vidt vi er kjent med fra grunnlagsdokumentasjonen, trakk Danmark seg fra det felles nordiske samarbeidet om NH90 før kontrakten ble inngått, så de har ikke opphevet noen kontrakt. De trakk seg før de kom så langt. Så gikk de til anskaffelse av Seahawk-helikoptre. De anskaffet en standardutgave fra USA. De opererer ut fra Grønland, og det er en av de tingene de for så vidt har fått kritikk fra sine egne for, for de opererer et helikopter uten flyteevne. Hvis vi ser på det, har vi, i hvert fall i min tid, hatt to helikoptre, Sea King, som har landet på havet. Nettopp fordi de har hatt flyteevne, har de klart å berge folk. Hvis du ikke har flyteevne og må lande på havet – med vårt vær og i våre havområder – synker det helikoptret umiddelbart. Så det er forskjell-

len. Det har ikke den evnen. Det er noe vi har stilt krav om. Det hadde vi på Lynx-helikoptret, det har vi på Sea King, og det ønsker vi å ha på de helikoptrene som opererer i havet.

Møtelederen: Da er neste spørsmål fra Bjørke, vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Eg vil fylgja litt opp det Knag Fylkesnes tok opp når det gjeld det forsvarsminister Eriksen Søreide snakka om. Du sa at du ikkje hadde kjennskap til det, for det var FMA som hadde gjeve den informasjonen. Eg trudde det var forsvarssjefen som hadde overordna ansvar for alt som gjekk inn til forsvarsministeren. Kan eg få ei forklaring på det?

Haakon Bruun-Hanssen: Forsvaret – sektoren – består av flere etater. Forsvaret er den ene etaten, med en etatssjef som sitter her. Så har vi Forsvarsmateriell, som er en annen etat med en egen direktør. Vi har Forsvarets forskningsinstitutt, som er en etat med en egen direktør. Vi har Forsvarsbygg, som er en egen etat med en egen direktør, og vi hadde, for inntil et par dager tilbake, også NSM med en egen direktør. Så hver og en av etatssjefene har altså ikke ansvar utenfor sin egen etat. Det er det statsråden som har.

Nils T. Bjørke (Sp): Då skjønar eg jo litt av utfordringa med samordning her.

Møtelederen: Neste spørsmål er fra Svein Harberg, vær så god.

Svein Harberg (H): Det er innviklet å henge med på dette, men i et forsøk på å se litt framover var vel egentlig Karlsen inne på hva en nå gjør for å se framover når det gjelder reservedelssituasjonen og service. Vi opplever da at en er bundet til å kjøpe reservedeler via NHI eller dem som de godkjenner. Er det et tema, når en nå skal finne en ny løsning, å se etter andre leverandører, og er det andre leverandører? Altså – er noe av dette hyllevare som en kunne fått enkelt andre steder, eller er alt så spesialisert at de, kanskje litt tendensiøst sagt, har sikret seg på alle bauger og kanter?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg kan begynne litt, og så kan Trond Karlsen supplere.

For at alle brukernasjonene skal kunne løse utfordringsbildet med reservedeler, er det en forutsetning at flere selskaper kan produsere disse, på lisens eller etter godkjenning fra NHI, ellers vil NHI knekke nakken. Alle presser på for å få til det samme. Jeg tror også det er i NHIs interesse at det finnes en løsning, for det svekker deres omdømme hele tiden at de ikke klarer å løse det. Så er det noen områder der vi helt klart forventer at andre

leverandører vil kunne begynne å produsere reservedeler, og at vi får tilgang på dem – forhåpentligvis på en bedre måte enn vi har gjort til nå – mens noen av reservedelene vil NHI sitte og holde kontrollen på selv. Forhåpentligvis blir da kapasiteten til å levere tilstrekkelig en helt annen enn det den har vært. Men det er her usikkerheten ligger: i hvilken grad vi klarer å presse industrien til å levere på bedre vilkår og med bedre betingelser enn de har gjort til nå.

Jeg vet ikke om du vil supplere litt, Trond.

Trond Ragnarson Karlsen: Jeg synes du sa det veldig bra nå, men jeg kan si litt mer om det.

Ja, det er riktig at det er leverandøren som godkjenner dem som kan levere reservedeler. Det har selvfølgelig noe med flysikkerhet å gjøre, og det er selvfølgelig andre aspekter ved det med tanke på business osv. Men det er de som gjør det. Så må jeg også si at når det gjelder helikoptre, er det selvfølgelig veldig mange forskjellige reservedeler. Noen av dem er absolutt hyllevare, mens andre, og gjerne de dyre, er det spesielle produsenter som ser på. For noen av de helikoptertypene vi har hatt, er det f.eks. norsk industri som har hjulpet oss med å produsere ting, men da gjerne etter godkjenning av leverandøren. Dette driver man, som forsvarssjefen sa, og presser på. Hele NAHEMO-miljøet presser på for å få flere underleverandører på en del av de områdene hvor det virkelig er utfordringer.

Møtelederen: Knag Fylkesnes, vær så god.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Vil NH90-helikoptera kunne fungere godt i dårleg vær?

Haakon Bruun-Hanssen: Ja, de fungerer godt, jeg tror jeg vil si at de fungerer mer enn godt. De fungerer i hvert fall bedre enn noe annet helikopter vi har hatt som har operert i dårlig vær på sjøen.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Kan eg berre få ei oppfølging på det?

Det vedkjem spørsmålet frå Ellingsen, som eg refererte til i stad, der forsvarssjefen sa at dette var noko som utelukkande blei handtert av Forsvarsmateriell. Men det opphavlege spørsmålet handla om Kystvakta, som er forsvarssjefens utgangspunkt. Kystvakta er heilt avhengig av å få helikoptera til å fungere, og sidan 2014 har dei i realiteten ikkje hatt helikopter. Dei sivile utfordringane, anten det er ressursoppsyn, eller det er søk og redning, osv., er betydelege. Da er spørsmålet: På kva måte var forsvarssjefen involvert i å kvalitetssikre det svaret som dåverande forsvarsminister gav? Var ikkje forsvarssjefen i det heile involvert i det – etter mi oppfatning – ganske upresise svaret til Stortinget?

Haakon Bruun-Hanssen: Jeg er ikke hundre prosent sikker på hva du peker på her, men gjennom utprøvingene, testingene og den tiden vi nå har operert NH90-helikoptrene om bord på kystvaktfartøy, har vi begynt med en begrenset operasjonsmulighet under alle mulige værforhold. Det er normalt når vi anskaffer nye helikoptre. Etter hvert som vi vinner erfaring med dem, utvider vi rammen for bruk av helikoptre. Vi er i dag kommet lenger med NH90 og bruksmulighetene for dem enn vi noen gang var med Lynx-helikoptret, som det har erstattet. Men det er ikke det samme som at vi har fått den operative effekten, det er jo den vi nå venter på. Men ut fra det jeg vet, de detaljene jeg har fått fra alle testene, og det flygerne sier, er dette et meget godt helikopter. Det er ingen begrensninger eller forventede begrensninger på operasjoner i dårlig vær utover det vi normalt har med maritime helikoptre – snarere tvert imot forventer vi at dette etter hvert vil kunne yte mer enn det den forrige generasjonen gjorde.

Møtelederen: Da kommer det siste spørsmålet, fra saksordfører Grøvan. Det må være kort, og det må svaret også være. Vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk. Det bekreftes at reservedelssituasjonen fortsatt framstår som uløst, og det jobbes med det. Hvordan er det mulig kontraktsmessig at dette med reservedeler er blitt et problem primært for kjøperen, og ikke for leverandøren? Hva slags incitamenter har en hatt i kontrakten med tanke på å sikre seg at en får levert de reservedelene som ifølge den opprinnelige avtalen var avtalt? For meg virker det som at dette har noe med måten kontrakten er skrevet på, og at en på en måte snur problemet opp ned – sånn at det er kjøperens problem, ikke leverandørens?

Haakon Bruun-Hanssen: Nå er vi inne på spesialfeltet til Jansen, så jeg må nesten lytte til det han svarte på tilsvarende spørsmål i sted. Det at vi holder igjen penger, det at vi ikke betaler for ting vi ikke har tatt imot, er det viktigste pressmidlet vi har i den sammenheng. Så er det dessverre ikke et ukjent forhold at enkelte produsenter, særlig i en innledende fase, prioriterer alle ressursene til leveranse av hovedproduktet og i mindre grad til reservedeler. Alle som eier en Tesla, er borti noe av det samme problemet i dag.

Møtelederen: Da var tiden for den åpne spørsmålsrunden ute. Dere har anledning til å komme med noen sluttkommentarer dersom det er ønskelig fra forsvarssjefen. Vær så god.

Hakon Bruun-Hanssen: Jeg tror jeg har fått sagt det jeg ville si. Takk.

Møtelederen: Da sier vi hjertelig takk for deres bidrag og de svarene vi har fått.

Vi starter høringen igjen kl. 12.45.

Høringen ble avbrutt kl. 12.12.

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.45.

Høring med tidligere forsvarsministre Bjørn Tore Godal, Anne-Grete Strøm-Erichsen og Grete Faremo

Møtelederen: Da er vi klare til å starte opp igjen.

Jeg vil ønske velkommen til Bjørn Tore Godal, som var forsvarsminister fra 17. mars 2000 til 19. oktober 2001, til Anne-Grete Strøm-Erichsen, som var forsvarsminister fra 17. oktober 2005 til 20. oktober 2009 og fra 21. september 2012 til 16. oktober 2013, og til Grete Faremo, som var forsvarsminister fra 20. oktober 2009 til 11. november 2011.

I rekken av tidligere forsvarsministre minner jeg om det jeg sa innledningsvis, at Kristin Krohn Devold ikke hadde anledning til å møte, men hun vil bli hørt ved en annen anledning.

Dere kjenner formalitetene og grunnlaget for høringen. Jeg forstår at dere har fulgt med når vi har referert dette tidligere i dag, så vi kan egentlig gå rett på.

Dere har tre minutter hver til en innledning, og det er naturlig at vi tar det i kronologisk rekkefølge. Vi starter da med Bjørn Tore Godal – vær så god.

Bjørn Tore Godal: Komiteleder, det mest nedslående ved å være statsråd er å falle i dype tanker over alle de problemer du kan bli påført hver dag uten å kunne gjøre noe særlig med det fra eller til. Men sånn må det være i et parlamentarisk system: Statsråden har ansvaret uansett hvor i systemet hans eller hennes det gjøres feil.

Jeg tiltrådte altså i mars 2000 og ble gjennom møter og notater kjent med planene om et nordisk enhetshelikopter, formalisert gjennom vedtak på det nordiske forsvarsministtermøtet i 1999, altså lenger tilbake enn perspektivet i denne høringen. Men det er interessant at det går enda lenger tilbake enn det. Ettersom alle de fire nordiske nasjoner i 1996 utredet og/eller planla anskaffelse av nye forsvarshelikoptre, ble det opprettet en nordisk forundersøkellesgruppe som hadde i oppgave å vurdere muligheten for å etablere et felles nordisk anskaffelsesprogram for militære helikoptre. I 1998 etablerte man for dette formål et felles programkontor i Stockholm, med representasjon fra alle de fire nordiske landene. I perioden fra høsten 1998 til våren 1999 ble det utarbeidet et utkast til et felles nordisk kravdokument basert på de respektive nasjoners krav. Vi satte i gang en prosess, under en styringsgruppe av spesialister

på høyt faglig nivå fra alle nordiske land. For Norges vedkommende ble denne ledet av sjefen for Luftforsvarets forsyningskommando, generalmajor Gjetnes, men det var et kobbel av helikopterekspertter fra både Norge, Stockholm, Helsinki og Danmark – altså et ganske bredt faglig miljø.

Anbefalingene fra dette miljøet sto forsvarsministrene – gjennom departementet, og forsvarssjefen, selvfølgelig – i kontakt med hele veien. Og det endte på et tidspunkt – tidlig i min periode – med en anbefaling om å gå videre med fire konsepter: NH90, det franske helikoptret Cougar, Sikorsky S-92 og EH101. Det varte og rakk, og dette var oppe i flere nordiske sammenhenger, både på embetsnivå og på minst to forsvarsministtermøter, og det endte med en entydig skriftlig anbefaling fra denne nordiske gruppen, i brev til de nordiske forsvarsministrene 7. september 2001. Der står det svart på hvitt at man anbefaler NH90 som det mest kostnadseffektive helikoptret for de nordiske land basert på forutsetningene fra det nordiske møtet i 1999. Så føyer man til – jeg tar det på engelsk, for det er formulert på engelsk, og det var mye att og fram, noe som belyses av formuleringen som kommer nå:

No new or additional information during discussions, factfinding, updating proposals or negotiations have changed this view.

Dette gjelder altså synet om å anbefale NH90 og ikke noe annet. Med andre ord: Dette reflekterer en prosess som jeg ble stilt overfor, og som de nordiske forsvarsministrene gikk inn for i møtet 13. september – men ikke slik å forstå at det var hæla i taket av begeistring i Forsvarsdepartementet for dette. Jeg sitter selv med utkast til pressemeldinger hvor FD4 tar kraftige forbehold om fortsatt videre avklaringer når det gjelder kommersielle, tekniske og merkantile forhold før kontrakten kan undertegnes. Det forbeholdet er også reflektert i pressemeldingen fra det nordiske forsvarsministtermøtet og i budsjettproposisjonen til Stortinget.

Møtelederen: Mange takk til deg. Da går vi videre med tidligere statsråd Strøm-Erichsen – vær så god.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Komiteleder, ærede komité!

Jeg har først lyst til å orientere om en sak: For å unngå eventuelle misforståelser i ettertid vil jeg gjerne opplyse om at jeg i en tid etter min tid i regjering, da jeg var ansatt i Rud Pedersen, var rådgiver for Airbus Group. Airbus Group eier Airbus Helicopters, som er ett av de tre selskapene som eier NHI. Oppdraget har ikke vært for Airbus Helicopters, men har hatt som formål å overvåke og analysere mediebildet og den politiske utviklingen i Norge for Airbus Group etter at de la ned sitt kontor i Norge.

Det andre jeg ønsker å opplyse om, er at jeg sitter i styret for Kongsberg Gruppen, som eier 49,9 pst. av det finske selskapet Patria.

Så til saken: Jeg skal forsøke etter beste evne å svare på de spørsmålene som er gitt i invitasjonen til høringen. Man blir spurt: Når ble det oppdaget at det var forsinkelser? Jeg kom inn i departementet i 2005, og det var første gang vi orienterte Stortinget om en forsinkelse. Det var meningen av helikoptrene skulle leveres i perioden 2005–2008. Det ble da beregnet en 18 måneders forsinkelse, men hele tiden og hvert år fremover i orienteringen til Stortinget, som alltid ble gjort i St.prp. nr. 1, var det også presisert at det kunne bli ytterligere forsinkelser.

Det sto også forklart om design, utvikling og sertifisering – det var ord som gikk igjen som årsak til forsinkelsen. Det var også forhold som jeg ble orientert om i departementet, og som vi hadde dialog om.

I 2007 ble forsinkelsen forlenget til fire år, og i 2007–2008 opplevde jeg nok også at departementet intensiverte veldig kontakten og oppfølgingen av leverandøren, for det var ennå ikke et endelig design, og det var hele tiden forklaringer på hvorfor det var forsinkelser.

Jeg har også lyst til å si at både i 2007 og 2008 hadde jeg selv møter med han som var daværende sjef for NHI, for å pushe på. Vi ble hele tiden lovet at helikoptrene skulle bli levert, og alle forhold skulle bli ordnet. De sa også at forholdene som ga forsinkelsene, ikke var norske. Det var leverandørens ansvar.

Da jeg i 2012 kom tilbake i departementet, var den utredningen om et alternativ satt i gang av min forgjenger, Espen Barth Eide. Den 8. mars 2013 mottok jeg fra departementsråden en anbefaling – som jeg har hørt mye omtalt i høringen tidligere i dag, også fra forsvarssjefen – om å gå videre med NH90.

Jeg kan stoppe her, så kan jeg heller svare på spørsmål.

Møtelederen: Takk for det. Da går vi videre til tidligere statsråd Grete Faremo – vær så god.

Grete Faremo: Takk, komitéleder.

Jeg kan vel hjelpe med litt tidsbesparing og si at i tillegg til de innledningene som nå er gitt, har jeg lite å tilføye. I perioden jeg satt i Forsvarsdepartementet, var det dessverre nødvendig å informere om ytterligere forsinkelser. Rett før jeg byttet over til Justisdepartementet – eller akkurat i de dagene – tok man imot det første eksemplaret av den såkalte IOC-versjonen av NH90. Takk.

Møtelederen: Takk for det. Da skal vi ha en spørsmålsrunde som kan være til dere alle tre eller til en og en av dere – begrenset til 45 minutter. Vi starter med ordfører for saken, Hans Fredrik Grøvan – vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det, og takk for innledningene.

Jeg har tre spørsmål – ett til hver av dere. Jeg starter med Godal.

Du sier at du ble forelagt en anbefaling fra en styringsgruppe, som besto av spesialister, om NH90. Det var det som departementsråden la til grunn for sin anbefaling overfor politisk ledelse. I hvilken grad tok en inn over seg eller vurderte at dette også kunne være et stort risikoprojekt, all den tid dette helikoptret eller denne helikoptertypen aldri hadde vært produsert? Hva slags vurderinger ble gjort knyttet til å velge en helt ny type framfor å bruke mer kjent hylleware? Kan du si noe om de vurderingene som ble gjort i den avveiningen i den forbindelse?

Bjørn Tore Godal: Dette er selvfølgelig et relevant spørsmål. Men departementet på embetsnivå og jeg som statsråd følte at vi måtte forholde oss til de faglige råd vi fikk fra Luftforsvaret og fra den nordiske styringsgruppen, som hadde høy helikopterekspertise på nordisk nivå og var fra samtlige nordiske land – det var før danskene meldte seg ut. Det følte vi hadde gjennomslagskraft. Det var ikke slik at teknologien ikke var kjent, men anvendelsen av den i den nye serien satte vi selvfølgelig et spørsmålstegn ved. Men det var ikke så stort at det fikk meg eller den nordiske styringsgruppen til å si at dette går vi ikke for. Tvert imot – dette var det som var best egnet ikke minst ut fra norske behov – skreddersøm når det gjaldt fregatter og kystvakt fartøy. Det var utgangspunktet for meg.

Så må jeg tilstå som amatør: Når det samme helikoptret i basismodell bestilles i et antall på 300–400 eksemplarer i andre NATO-land, må jo det være et tegn på at andre også tenker i samme bane. De kan ikke være helt på jordet, alle sammen. Det fant jeg fortrøstning i, i den grad jeg kjente på usikkerhet om modellvalget.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Jeg forstår bakgrunnen for det du sier.

Et spørsmål til Grete Faremo. I Riksrevisjonens rapport – jeg regner med at dere kjenner den – har det vært pekt på og stilt spørsmål ved om hvor tett dialog det har vært mellom politisk ledelse og dem som har fått ansvaret for anskaffelsen og implementeringen i løpet av prosessen. Jeg har lyst til å stille deg spørsmålet: Hvordan opplevde du samarbeidet om selve beslutningspunktene underveis i prosessen fra anskaffelsen ble gjort, det ansvaret som FLO i første omgang fikk i den perioden du var statsråd? Hvor tett var du på prosessen, hvor informert ble du med tanke på grunnlag for de beslutninger du måtte ta underveis i din periode?

Grete Faremo: Som Anne-Grete Strøm-Erichsen orienterte om, var det jo gjort et betydelig arbeid rundt

vurderingen av framdrift og forsinkelser et par år før jeg kom inn i departementet. I forbindelse med budsjett-prosessene var det en gjennomgang av også dette prosjektet. Det var helt klart misnøye med framdriften i prosjektet, og det er ikke hyggelig å måtte orientere Stortinget løpende år om annet om ytterligere forsinkelser. Nå sa Bjørn Tore Godal at det ble levert et stort antall helikoptre til flere land, og det er vel over 20 versjoner av det. Hva det var som i sin tid forårsaket at vi kom i denne situasjonen, var ikke til diskusjon i detalj i min tid. Men som jeg nevnte innledningsvis, var det et poeng å få et NH90 på norsk jord – for rett og slett å få i gang en diskusjon hvor vi baserte oss på at det sto en maskin på norsk jord.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Så et siste spørsmål i denne omgang, til Strøm-Erichsen.

Du ble forelagt en ny vurdering av om kontrakten skulle skrotes, eller om en skulle gå videre. Kan du si noe om hva som ble lagt mest vekt på, med tanke på det å stå i kontrakten? En hadde tross alt allerede fått fire års forsinkelse, en var i en fase der en så at problemene ble store, en hadde startet implementering av F-35, osv., en hadde et stort kompetanseproblem når det gjaldt personell. Hva var grunnlaget for at en likevel holdt fast på den opprinnelige kontrakten, og ikke valgte å ta et leverandørskifte?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det var en veldig klar anbefaling fra Forsvaret – som også departementet støttet i sin innstilling til meg – at det alternativet som da var mest aktuelt, en Seahawk, ikke tilfredstilte kravene til de maritime helikoptrene. Det står til og med i vurderingen at det ble vurdert som et uakseptabelt alternativ. Grunnen til det er det som også forsvarssjefen tidligere var inne på, at Seahawk var et ferdig helikopter, men måtte tilpasses norske krav hvis det skulle kunne være sammenlignbart med et NH90. Det ville ta lang tid, og det ville bli i hvert fall like dyrt. Da gjorde man den vurderingen – og på det tidspunktet trodde man åpenbart at 2017 skulle være leveringstidspunktet for helikoptrene – at vi fortsatte med NH90.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk.

Møtelederen: Da overlater jeg ordet til komiteens nestleder, Svein Harberg.

Svein Harberg overtok her som møteleder.

Møtelederen: Neste spørsmål er fra Dag Terje Andersen.

Dag Terje Andersen (A): Mitt første spørsmål går til Godal.

Riksrevisor har påpekt i sin rapport – med referanse til Stortingets vedtak – at en skulle «velge et helikopter som «i størst mulig grad» var basert på kjent teknologi, og det var «bestemt at materiellet skal være ferdig utviklet»». Det er det som siteres i riksrevisors rapport. Så har vi hørt om den nordiske prosessen rundt de fagmilitære anbefalingene. Men var det elementet i oppfølgingen av Stortingets forutsetninger et sentralt tema i de vurderingene dere gjorde før dere la fram konklusjonen, eller var det mer de fagmilitære vurderingene alene som lå til grunn for konklusjonen?

Bjørn Tore Godal: Jeg så ikke at dette nødvendigvis skulle lage et motsetningsforhold. Hva som er kjent teknologi er jo et definisjonsspørsmål, men jeg hadde ikke inntrykk av at man ikke var kjent med teknologien, da vi spurte våre helikopterekspertene om det. Det som var problemet, var anvendelsen av teknologien da den først ble produsert og kom i store og små serier – for små til å begynne med, det er da problemene oppstår.

Man kan diskutere i hvor stor grad et departement skal ha tillit til fagkompetansen i f.eks. en forsvarsgren som Luftforsvaret. Vi hadde på en måte ikke noen annen målestokk, det var ikke andre helikopterekspertene å spørre. Men det er jo én hake ved ekspertene. Det er at de er sneversynte og fokusert på det de helst vil ha. Det hender jo av og til at det blir galt. Den avveiningen har jeg opplevd som statsråd å stå i mange ganger, men i dette tilfellet hadde jeg ikke noe valg, slik saken forelå for meg fra en enstemmig nordisk ekspertgruppe. Det er det jeg kan si om det.

Det ville vært oppsiktsvekkende, tror jeg, om jeg hadde gått fra det nordiske forsvarsministermøtet – etter at de hadde skreddersydd noe som passet for den norske løsningen, fregatter og kystvaktfartøy – og sagt nei, dette sier vi nei til. Vi følte at de øvrige nordiske land hadde strukket seg langt i retning av våre behov.

Dag Terje Andersen (A): Så et spørsmål til Strøm-Erichsen.

En har allerede vært inne på at det var etter at du overtok det som ble satt i gang av Espen Barth Eide, en trakk konklusjonen at en ikke skulle kansellere den avtalen som var inngått. En av de tingene som blir omtalt i Riksrevisjonens rapport, er at på det tidspunktet var sanksjonsmulighetene i form av dagmulkter allerede brukt opp, og det ble inngått en tilleggsavtale. Kan du si noe om vurderingene knyttet til det? Du har allerede nevnt hvorfor en ikke skulle si opp på faglig grunnlag. Men ut fra den risikoen som så langt hadde vist seg, og ut fra de manglende leveranser som allerede da var synlig, kan du si lite grann mer om vurderingene knyttet til at en ikke kansellerte avtalen?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er jo igjen dette at selv om det er solgt mange NH90 – og det var mange land som kjøpte NH90 – var det jo ulike versjoner. Norge hadde sine krav, som var – kan man si – særnorske krav fordi vi har våre særnorske utfordringer. Jeg tror ikke jeg kan si det så veldig mye annerledes enn at hvis man skulle tatt et alternativ, måtte jo også det oppfylle de kravene som Forsvaret hadde stilt. Man vurderte at jo, det kunne gå med Seahawk, som for så vidt var et kjent helikopter, men om de skulle bygge det om for å tilfredsstille de norske kravene, ville det ta så lang tid at man ville skape en like stor usikkerhet fremover.

Slik opplevde jeg det, og det er igjen det jeg også leser av det statsrådsnotatet som jeg fikk den 8. mars 2013. Jeg ser jo også av min egen påtegning at jeg sier at vel, dette ser ut som en riktig konklusjon, ut fra at alternativet ikke vurderes å være godt nok, men det er likevel viktig at presset på leverandøren opprettholdes med uforminsket styrke, og at opsjonen til å bryte kontrakten videreføres.

Møtelederen: Da går møteledelsen tilbake til komitélederen.

Dag Terje Andersen overtok her igjen som møteleder.

Møtelederen: Ordet går da videre til Ulf Leirstein – vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Tusen takk for det, komitéleder, og takk for innledningene fra dere som er til stede her.

Først til Godal – om vurderingene da man diskuterte det nordiske samarbeidet. Var det også underveis vurderinger knyttet til det europeiske, det å få noen alternativer, at det var viktig at man også fikk et europeisk helikopter – for å si det på den måten – framfor andre?

Bjørn Tore Godal: Det interessante med NH90 var at det sto fire europeiske NATO-land bak, som også var EU-land. Slik sett slo man mange fluer i én smekk. Jeg mente rent politisk at det var en fordel å knytte seg til nettopp den konstellasjonen, ikke at det skulle være utslagsgivende hvis vi ellers skulle lande på andre alternativer. For meg var det ganske nærliggende og et tegn på kvalitet at fire NATO-land gikk sammen om en produksjon av noe som kunne brukes på denne måten.

Så har det jo etterpå vist seg at det har vært en stor skuffelse, men jeg hadde der og da ingen forutsetninger for å skjønne hvor galt dette skulle gå, det må jeg bare innse. Er det noen som er skuffet over dette, tror jeg det er vi som så starten på dette, gjennom det nordiske samarbeidet, som var veldig godt tenkt da det begynte, tilba-

ke i 1995, 1996, 1997 og framover, som jeg gjorde rede for.

Ulf Leirstein (FrP): Et viktig poeng i rapporten fra Riksrevisjonen er rapporteringen til Stortinget, hvor man fra Riksrevisjonen slår fast:

«Rapporteringen til Stortinget har vært begrenset.»

Dette er vel egentlig et spørsmål til dere alle tre. Kan man si noe om type dialog, om rapportering til Stortinget i deres statsrådstid om dette prosjektet, om man hadde orienteringer i den utvidede utenrikskomité? Har dere – om dere husker det da, noe av dette går jo langt tilbake i tid – noen kommentarer til at rapporteringen til Stortinget har vært begrenset?

Bjørn Tore Godal: Helt generelt vil jeg si at jeg ser at i min tid er det budsjettproposisjonene som er instrumentet. Det ser ut til å være tilfellet også for de øvrige. Jeg synes det ofte kan være litt tynt, og da snakker jeg som vanlig parlamentariker – det er tynt. Men da er det opp til forsvarskomiteen – den gangen – eller andre i Stortinget å si: Vi vil ha mer, vi vil ha dette på en annen måte, vi forlanger noe mer enn dette. Det er fullt mulig å si det til en statsråd, og det kan jeg ikke huske skjedde i min tid.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: I den første perioden jeg satt – fra 2005 til 2009 – var det en egen forsvarskomité i Stortinget. Vi kan nok ha hatt noen uformelle diskusjoner i det forumet, uten at jeg kan huske det veldig spesifikt akkurat nå. Men som Godal sier, det var St.prp. nr. 1 som ble brukt til å informere, og det ser jeg er brukt. Det kan nesten virke som litt blåkopi; vi kan ikke utelukke ytterligere forsinkelser – men de store tingene som skjedde da, ble tatt opp og referert der. Men om en slik sak kan man jo alltid i ettertid si at det skulle kanskje vært bedre.

Grete Faremo: Jeg har ikke noe å legge til til de to foregående innlegg.

Jeg kan jo si – etter å ha flyttet over til Justis- og beredskapsdepartementet – at vi ser en helt annen oppmerksomhet rundt beredskap og operativ evne etter 22. juli 2011. De spørsmål som kom fra Stortinget ut over budsjettproposisjonene, som orienterte om manglende framdrift, var for min del knyttet til lokalisering av et eventuelt nasjonalt kompetansesenter eller en helikoptersimulator, som var under planlegging sammen med private aktører.

Møtelederen: Da går ordet videre til Torgeir Knag Fylkesnes.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Det første spørsmålet går til Godal.

Stortinget fastsette ei rekkje føresetnader. Nokre av dei har vi vore inne på før: ein kjend teknologi, osv. Men ein annan viktig føresetnad var at leverandøren skulle ha dokumentert driftstryggleiken. I dette tilfellet var det null driftstryggleik å spore, dette var den første leveransen på helikopter som dei skulle gjennomføre. Kva var grunnen til at ein ikkje retta seg etter Stortingets føresetnader når det gjaldt driftstryggleik, noko som vi ser har blitt eit stort problem i kjølvatnet av den avgjerda?

Bjørn Tore Godal: Kontrakten, som ble inngitt etter min tid, forutsatte selvfølgelig driftssikkerhet. Det tar jeg for gitt, selv om ikke jeg har sett teksten. Problemet har jo ikke vært hva som står i kontrakten, men at det ikke leveres på driftssikkerhet. Det er der svikten ligger, og den ligger hos leverandøren, og ikke fordi vi ikke var oppmerksomme på at det var et sentralt poeng.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Det var ein føresetnad at leverandøren hadde dokumentert driftstryggleiken. I dette tilfellet var ikkje noko dokumentert.

Bjørn Tore Godal: Jo, men det kan ikke forstås sånn at de kan drifte fly, som vi skal bestille, for å se om det er driftssikkerhet, og så bestiller vi dem. Det er en rekkefølge på tingene, som gjør at driftssikkerheten kommer når flyene har vært i drift. Så jeg tror ikke Stortingets eller regjeringens krav kan forstås som om at man først skal drifte dem, og så bestiller vi dem.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Nei, det var vel ikkje slik ein forstod det frå Stortingets side heller.

Bjørn Tore Godal: Nei.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): For eksempel: Ein annan leverandør, Sikorsky, har kunne dokumentere at dei har ein industriell kompetanse til å levere det som skal til for å ha eit driftsgrunnlag for fartøyet seinare. Men her valde ein altså ein aktør som ikkje i det heile kunne dokumentere den typen industriell kompetanse. Ein valde likevel å sjå bort frå den føresetnaden frå Stortinget.

Bjørn Tore Godal: Vi følte oss fri til å velge det beste helikoptret ut fra det konseptet som den nordiske styringsgruppen la seg på, og det at noen modeller ikke var gjennomprøvd, var ikke noe som gjorde at vi ikke skulle vurdere det. Men der baserte vi oss selvfølgelig på de faglige råd som forelå fra helikopterkyndig hold, om at dette kan vi håndtere innenfor rammen av kontrakten når den skal opprettes.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Eit lite spørsmål til akkurat det: Vi hadde òg ei norsk gruppe – du viser til den nordiske – eit norsk fagmilitært råd som samrøystes gjekk inn for Sikorsky. Det nemnde du ikkje i utgreiinga di. Var det òg ein del av vurderinga – at ein såg bort frå det og la vekt på det nordiske, at det var mest interessant?

Bjørn Tore Godal: Jeg fikk ikke noen anbefaling om Sikorsky fra noe hold. Jeg vet ikke når det kom. Når kom det?

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): 1999 eller 2000 – rundt der.

Bjørn Tore Godal: Det var ukjent for meg.

Møtelederen: Da går vi videre til Nils T. Bjørke.

Nils T. Bjørke (Sp): Det vart lagt mykje vekt på det nordiske samarbeidet då dette vart sett i gang. At det var eit utviklingsarbeid, var det vel ikkje tvil om. Det fyrste spørsmålet går til Godal: Følte du at du var trygg på at departementet og forsvarsleiinga hadde godt nok mannskap til å køyra ein slik kontrakt?

Bjørn Tore Godal: Hvis du spør om jeg følte jeg hadde helikopterfaglig kompetanse, er svaret nei. Og det tror jeg gjaldt regjeringen og Stortinget også. Man må betjenes av de fagmiljøene som finnes, og mitt inntrykk var – gjennom kommunikasjon med departementet og Forsvaret – at vi ikke lå tilbake for andre nordiske land når det gjaldt helikopterkompetanse, i vesentlig grad konsentrert om Luftforsvarets forsyningskommando, som hadde erfaringer med helikoptre i mange sammenhenger. Det er selvfølgelig også et helikoptermiljø ut over det i Norge og sivil sektor. Så ja, jeg føler at det var ikke kompetansemangel i utgangspunktet. Den kompetansemangelen vi har sett etter hvert, og som jeg har hørt om i høringen før i dag, knytter seg til at andre utfordringer er blitt så tunge at vi gjennom forsinkelsen av NH90 ikke har kraft nok til å håndtere NH90 og nye jagerfly og andre bestillinger som da er kommet på kollisjonskurs med NH90. Så den kompetanseknappheten er mer påtakelig senere enn den var da – føler jeg.

Nils T. Bjørke (Sp): Det var eit nordisk samarbeid – så gjorde danskane eit anna val, svenskane gjorde eit anna val. Det er vel til Faremo: Vart det då ei vurdering frå Noreg, når dei andre nordiske landa gjorde andre val?

Grete Faremo: Jeg kan ikke huske at det var en diskusjon i min tid om at noen hadde valgt vekk denne løsningen, og at vi derfor burde tenke annerledes. Tvert

imot hadde vi en dialog med, og avtalte etter hvert gjensidig logistikkstøtte med, Sverige, for NH90. Så langt jeg husker, var ikke det en aktuell problemstilling.

Møtelederen: Da går vi videre til Svein Harberg.

Svein Harberg (H): Jeg pleier ofte å si at etterpåklokskap er en faktisk kunnskap. Jeg skjønner at det er krevende å sitte her og tenke tilbake på hva en tenkte den gangen, når en vet det en vet i dag. Jeg tror likevel jeg vil bore lite grann mer i de forutsetningene som var lagt inn for et slikt kjøp. Da er det naturlig å spørre Godal først, om det også Fylkesnes var inne på: Det var en forutsetning at en skulle ha dokumentert driftssikkerhet – jeg skjønner at det kan ikke nødvendigvis være på et nytt, nyutviklet helikopter, men på drift av helikoptert – og at det var produksjonserfaring hos dem som skulle levere det. Var det helt utelatt fra den nordiske samtalen at det var et viktig element?

Og til Strøm-Erichsen: Du sier at i 2012 var det stor usikkerhet ved f.eks. å bestille Seahawk med tilleggsutstyr. Men det er vel å anse som en virksomhet som nettopp har den erfaringen som opprinnelig var en forutsetning. Ble det tatt med i vurderingene da en skulle vurdere å avslutte kontrakten og gå i forhandlinger med andre?

Bjørn Tore Godal: Driftssikkerheten var etter mitt skjønn sannsynliggjort i så stor grad at det ikke ble reist store spørsmål ved det. Teknologien var kjent. Kombinasjonen av teknikken var selvfølgelig annerledes i en ny modell som NH90, men det ble sett på som overveiende sannsynlig at det ville gå bra, og leverandøren nedfelte det i kontrakten, i krav med spesifikasjoner fra nordisk side. Det er selvfølgelig riktig at andre modeller var mer gjennomprøvd, men de var uaktuelle. De ble sett på som uaktuelle på norsk forsvarsside, av dem som var satt til å styre med det, nemlig Luftforsvarets forsyningskommando. Da hadde ikke vi et åpent valg i retning av å gå for noe annet enn det de som hadde mest helikopterkompetanse i landet, gikk for. Så det er i grunnen svaret på det spørsmålet.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det som det ble bedt om i 2012, rett før jeg kom tilbake til departementet, var å sette i gang en vurdering av om det var alternativer som var gode nok, og som ville tilfredsstillte norske krav. Man landet på at Seahawk var et velprøvd helikopter, men det måtte fremdeles forsterkes eller bygges om med de norske kravene. Jeg opplever, med all den dokumentasjonen jeg har vært igjennom nå, og som jeg også husker fra den perioden, min første periode i departementet, at det var spesielt at Norge skulle ha spesielle krav. Og vi skulle heller ikke ha mange helikoptre. Vi skulle ha spesielle krav. Dette ville også gjelde Sea-

hawk. Ved å veie de to forholdene opp imot hverandre – om vi skulle vi ta et linjeskifte, selv om det for så vidt er riktig som det ble sagt, at Seahawk var et velprøvd helikopter – kom man til at tidsaspektet ville bli så langt at det ikke ville være lønnsomt å gjøre det og ikke riktig å gjøre det. Men, som jeg nevnte i sted, vi holdt hele tiden den opsjonen åpen: at man kunne gjøre et valg senere hvis det skulle vise seg at ikke NH90-leveransen ville bli som forventet.

Møtelederen: Da går vi videre til Bente Stein Mathisen – vær så god.

Bente Stein Mathisen (H): Jeg har bare et spørsmål til inngåelse av kontrakten. Kanskje det er Godal som må svare på det. Det handler om kvalitetssikring av en slik kontrakt.

Jeg skjønner at man som politiker og statsråd må følge de faglige råd man får om hva man går inn på å kjøpe. Men jeg tenker på selve kontrakten og kvalitetssikringen av kontrakten. Hvordan ble det gjort den gangen? Når vi nå ser hva som har skjedd med vedlikeholdsprogrammet – og vedlikeholdet i det hele tatt, som har eskalert – og dette med tidsaspektet, leveringen som ikke kommer: Hva var det man fokuserte på den gangen, og hvem hjalp til med det?

Bjørn Tore Godal: På dette tidspunktet var kvalitetssikring på dette nivået i slike sammenhenger faktisk en ganske ny ting. Jeg kjente ikke én statsråd som ikke syntes det var en kjempebra affære å være for kvalitets-sikring. Jeg følte at i de to rundene vi hadde – den ene, som jeg tror ble avsluttet etter min tid, og før kontraktsinngåelsen, som var under min forgienger – var det viktigste å sjekke at selve forhandlingene, innholdet i forhandlingene, prosjektet slik det var blitt enighet om, var kvalitetssikret. Kontrakten skulle komme etterpå og skulle være en refleks av det første. Hadde jeg visst da at det var en forskjell i ettertid på å sikre kontrakten og sikre det første, ville jeg sagt: La oss nå sikre kontrakten også. Men kontrakten er jo bare en refleks av det man er enige om – i alle detaljer. Jeg syntes det viktigste var ivarettatt, men en ser jo av Riksrevisjonens rapport at også kontraktspapirene burde vært kvalitetssikret. Jeg kan ikke tenke meg én statsråd som ville hatt motforestillinger mot det – om det var blitt en problemstilling i det hele tatt.

Møtelederen: Da går vi videre til Hans Fredrik Grøvan igjen – vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Jeg har et par korte spørsmål. Strøm-Erichsen – du gjorde en vurdering i 2013 av om kontrakten skulle opprettholdes eller kanselleres. Du har for så vidt svart på hvorfor du tok den

beslutningen du tok. Men for å stille spørsmålet litt annerledes: Hva skulle til for at du hadde konkludert annerledes på det tidspunktet ut fra den tilgjengelige informasjonen du hadde?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det første som måtte skjedd, var at Forsvaret hadde hatt en annen innstilling, en annen vurdering. Man kan forvente mye av en statsråd, men man må til syvende og sist også forholde seg til teknisk personale og faglig innsikt og vurdering. Det kan, som Godal nevnte tidligere, være andre forhold som gjør at man gjør andre valg likevel, men jeg tror at i akkurat dette tilfellet måtte det vært annerledes. Da måtte det vært helt, helt sikkert at vi ville fått helikoptrene tidligere, at de ville vært bedre, og at de ville vært billigere.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Bare et oppfølgings-spørsmål, for jeg har forståelse for at man er avhengig av faglige råd, men: Var kontrakten utformet på en slik måte at det var nesten umulig å ta et annet valg enn det du gjorde – av økonomiske grunner, av juridiske årsaker – at man nærmest var i en slags tvangssituasjon på grunn av kontraktens utforming og bindingene som var gjort i den opprinnelige kontrakten?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det vil jeg egentlig si nei til. Jeg er ikke juridisk ekspert på kontrakter, men i hvert fall da jeg stilte spørsmål om det – og fremdeles gjør det – var det helt klart at vi kunne bryte kontrakten. Det står også i innstillingen at vi kan gjøre andre valg senere. Jeg skriver i hvert fall selv om opsjonen til å bryte kontrakten, at vi må kunne bryte kontrakten senere hvis det viser seg nødvendig. Det er ikke mitt inntrykk at vi ikke kunne bryte kontrakten. Det mener jeg vi kunne gjøre i den første perioden, og det mener jeg også vi kunne gjøre i 2013, da den vurderingen ble gjort. Men vi var ikke der fordi dette var helikoptrene som Forsvaret ønsket. Og det var så entydig – hver gang vi hadde den diskusjonen oppe, var det så entydig at det var disse kravene de måtte ha, og gitt de forutsetningene og de realitetene som lå på bordet, var valget greit.

Bjørn Tore Godal: Jeg så altså aldri noen kontrakt, for den kom etter min tid, men det ville vært helt uhørt om ikke den var sikker nok på dette. Det å bryte en kontrakt av en slik størrelsesorden hvis leveransen ikke skjer, må jo være helt opplagt. Så begrenset er ikke Forsvaret eller departementet i oppfatningen av virkeligheten, at man glemmer et slikt poeng. Det tror jeg at jeg kan garantere på alle statsråders vegne.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Et kort spørsmål til Grete Faremo: Du nevnte i ditt svar i den første runden her at du ble informert i forbindelse med budsjettpro-

essen når det gjaldt framdriften i prosjektet. Og du sa noe sånt som at det var ikke en diskusjon i detalj omkring status. Sett i ettertid, fra dagens perspektiv: Ville du organisert kontakten mellom deg som statsråd og den innkjøpsorganisasjonen på en annen måte for å følge opp dette tettere enn det du gjorde på det tidspunktet da du var statsråd?

Grete Faremo: Det tror jeg blir å spekulere, men om du går videre til Justisdepartementet og ser hvordan prosjektet med innkjøp av redningshelikoptre ble styrt, lærte jeg mye i Forsvarsdepartementet som kom meg til nytte der.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Det var et interessant svar.

Møtelederen: Da går vi videre til Torgeir Knag Fylkesnes – vær så god.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Til Faremo: Du hadde ei interessant rolle, for du var velkomstkomité for det første helikoptret, kan ein kanskje seie. Det avdekka, som du også var inne på i ditt innlegg, at det var viktig å få det på norsk jord for å sjå og for på ein måte å kome i gang. Men mottakinga som helikoptret fekk, framstår – etter å ha lese Riksrevisjonens rapport – som ganske kaotisk. Ein mangla delar, kompetanse, folk osv. Heile systemet rundt mangla, materiell mangla, driftsplanen var ikkje på plass – og er framleis ikkje på plass. Gjorde du da som statsråd deg nokre refleksjonar rundt kvifor det var så dårleg planlagt? Var det eit tema, eller var det noko som gjekk under radaren din?

Grete Faremo: Jeg var faktisk, som jeg nevnte, ikke til stede ved mottaket av det første NH90-helikoptret. Det kom i november, den måneden jeg flyttet over til Justisdepartementet. Diskusjonen om levering av det første helikoptret i denne versjonen hadde gått, og det hadde vært forsinket over en lengre periode. Så for min del var det viktig at vi kom til en slik konklusjon at det første ble levert. Men jeg deltok, som sagt, ikke i den etterfølgende prosessen etter at helikoptret hadde landet, med – tror jeg – ni måneders klarering på det første helikoptret.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Da er det Barth Eide som egentleg er rette instans.

Neste spørsmål, om eg får lov, går til Strøm-Erichsen. Du har to periodar som forsvarsminister når det gjeld det som er relevant for komiteen. Det var eit konkret varsel frå Forsvaret til departementet i 2011. Kva er årsaka, slik du ser det, til at ein ikkje gjorde tiltak raske? Etter det ein kan sjå ut frå dokumentasjonen frå Riksrevisjonen, var det først i 2014 at ein kom i gang

med tiltak. Kva er grunnen til den forskyvinga i tid frå varsel til tiltak, slik du ser det?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg vet ikke helt hvilket varsel du tenker på.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Det gjaldt mangel på framdrift.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: I 2011 ... Var det du, Grete, som satt i departementet eller var det Espen? – Det var Espen Barth Eide. Det kan hende at Barth Eide kan svare bedre på det med varselet, men når det gjelder oppfølgingen av det, er det igangsettingen av den vurderingen som ble gjort for å fremskaffe alternativer til NH90 og vurdere om det var andre veier å gå – om vi skulle bryte kontrakten. Det er den prosessen som ble satt i gang, opplever jeg, i august 2012, og som jeg fikk anbefaling på den 8. mars 2013.

Møtelederen: Da overtar nestleder Svein Harberg møteledelsen.

Svein Harberg overtok her som møteleder.

Møtelederen: Det gjør jeg gjerne og gir ordet til Dag Terje Andersen for spørsmål.

Dag Terje Andersen (A): (Mikrofonen var avskrudd) ... blitt fulgt, men så opplever jeg også, og vi som sitter her og har lest gjennom høringen om fregattene, som var i 2017, der NH90 også var et tema, at de tidligere forsvarssjefene Diesen og Sunde gir inntrykk av at vi burde stoppet, at skal en fly i lufta, skal en kjøpe noe amerikansk. Til og med nåværende forsvarssjef Haakon Bruun-Hanssen sa på den høringen for to år siden:

«du spør meg i 2017 – fem år senere – og da kan jeg sitte her med etterpåklokskapens visdom og si at vi definitivt burde ha terminert den» – altså avtalen.

Da lurer jeg på: Når dere har fått de rådene dere har fått opp gjennom årene, delvis knyttet direkte til den vurderingen i 2012, hvordan reagerer dere på at tidligere forsvarssjefer sier det, og det er til dels også bekreftet av nåværende forsvarssjef, når dere har fått helt andre råd på de tidspunktene dere har vært statsråder? Og i den grad også dere kan betjene dere av etterpåklokskapen: Er dere enig i at det egentlig burde vært stoppet, når vi ser resultatet, og hvor vi står i dag?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg kan begynne å svare, siden jeg har hatt begge forsvarssjefene. Jeg må si at det var første gangen jeg hørte det synspunktet. Til og med da denne innstillingen kom til meg i mars 2013 – og jeg synes det er et veldig alvorlig dokument fordi det egentlig er et dokument som sier «skal vi gå den ene eller den andre veien, skal vi bryte kontrakten» – var

siste setning i anbefalingen at anbefalingen er koordinert med forsvarssjefen. Det betyr at forsvarssjefen er enig i det standpunktet. Så jeg har ikke hørt noen andre synspunkt på det.

Hva man i ettertid kan gjøre vurderinger om, blir noe helt annet, men jeg opplever at vi først og fremst er her for å referere til hva som skjedde i vår tid, og hvilke valg vi hadde da, og jeg kan i hvert fall forsikre at dette var en sak vi tok veldig alvorlig. Helikoptre har lenge vært en utfordring for Forsvaret; vi har ikke flere helikoptre enn det man må ha. Og at det var fullt trykk på saken, er i hvert fall sikkert, selv om jeg skjønner at når vi ser på tidsaspektet, kan man stille seg spørsmålet: Ja, var det virkelig det? Men det opplever jeg virkelig at det var.

Møtelederen: Da gir jeg møteledelsen til Dag Terje Andersen igjen.

Dag Terje Andersen overtok her igjen som møteleder.

Møtelederen: Og jeg gir ordet til Svein Harberg – vær så god.

Svein Harberg (H): Takk skal du ha.

Jeg skal stille et spørsmål som jeg ber om ikke blir tatt negativt opp. Men det er litt interessant, for jeg legger merke til at også nå må en sortere hvem som var når, og det er jo et faktum at i denne stortingsperioden var det fire statsråder i det departementet, selv om Strøm-Erichsen var to ganger. Det er også krevende å sette seg inn i disse sakene. Tenker dere i ettertid at det gjorde det ekstra krevende å følge opp en sånn sak?

Bjørn Tore Godal: Alle statsråder vil sitte lengst mulig – det ville være en løsning på problemet!

Svein Harberg (H): Men det var ikke svar på spørsmålet!

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Nei, jeg oppfatter det ikke som et uvennlig spørsmål, men det er et vanskelig spørsmål, for når man sitter som statsråd, får man noen saker som man synes er veldig kjekke, og som går veldig greit, og andre saker som er mer krevende. Vi hadde i min tid mange store innkjøpsprosjekt, både dette, F-35, som var organisert som et eget prosjekt, og vi kjøpte også nye transportfly.

De tre prosjektene er egentlig veldig forskjellige. NH90 er et veldig typisk utviklingsprosjekt, mens F-35 for så vidt delvis er det, men amerikansk, ikke sant. Så var det disse transportflyene, der vi opplevde noe en forsvarsminister sjelden opplever, at i løpet av fire år kan man både bestille og få levert – de fikk ikke levert alle flyene, men flere.

Så det er tre helt forskjellige prosesser, og alle må man gå inn i med samme engasjement.

Bjørn Tore Godal: Grete vil sikkert også si noe.

Ikke for å spøke, men det er selvfølgelig en fordel å kunne sitte over lengre tid og følge prosjekter. Jeg satt i 18 måneder, som er av de korteste periodene i dette løpet. Det året var stappfullt av forsvarsreformen, del én. Det var ikke materielle prosjekter, men forsvarsreformen, som var en baluba over hele landet og i alle forsvarsgrener, med masse oppmerksomhet og mye kjøp. Så kom valgdagen, og den falt sammen med 9/11. Mine siste fjorten dager var null helikopter og null annet enn å forholde seg til 9/11 og muligheten for at et fly kunne bli skutt ned over Oslo eller lande i Oslo, styrt av en terrorist.

Man vektlegger selvfølgelig på de tingene som er i fokus, og så blir andre ting liggende, men jo lenger man sitter, jo større er selvfølgelig sannsynligheten for at man får kontinuitet i arbeidet politisk.

Grete Faremo: Nå sa for så vidt Bjørn Tore Godal det jeg også hadde tenkt å si, at det er klart at dagsordenen preger litt hva man har størst tidsbruk på, og for min del tror jeg nok F-35 var vel så tidkrevende i perioden som NH90. Men dette at flere store prosjekter falt sammen i tid, og de kapasitetsutfordringene det ga, brukte vi faktisk ganske mye tid på. Det var også en periode hvor det ikke bare var helikoptre, men også annen form for kompetanse i Forsvaret som var presset. Så det brukte vi mye tid på.

Møtelederen: Var det et spørsmål til fra Harberg?

Svein Harberg (H): Det var bare en liten oppfølging. Bakgrunnen for spørsmålet er at Riksrevisjonen har pekt på manglende styringsdialog for å følge opp disse tingene, og så tenker jeg at – og vi skal høre med Barth Eide etterpå – når én statsråd har arbeidet med å forbedre noe, en annen statsråd må ta avgjørelsen, og den tredje statsråden må følge opp, da blir det mer krevende å gjennomføre den styringsdialogen. Jeg har full tiltro til at alle statsråder prøver å gjøre det beste og konsentrere seg om sakene, men det var bare en refleksjon rundt det.

Møtelederen: Da sier vi takk for det.

Da tror jeg alle har fått stilt sine spørsmål, og det passer veldig godt med tida. Det betyr at dere har anledning til, dersom dere ønsker det, å komme med ytterligere kommentarer til slutt – hvis det er noe dere ønsker å legge til – innenfor en total tidsramme på 5 minutter.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg tror ikke jeg har noe å tilføye.

Bjørn Tore Godal: Bare for å få sagt de viktigste tingene: Jeg har på en måte fulgt dette med et annet utgangspunkt enn mine to kolleger, og jeg har vært full av irritasjon og forbannelse – unnskyld uttrykket – i stigende grad hele veien. Hele historien er jo et prosjekt uten styring fra leverandørens side, og så er det sikkert mulig, som Riksrevisjonen sier, at det er en del ting vi også kunne gjort bedre, men det faktum at alle mottakerland har de samme problemene som vi har, med varierende intensitet, tyder på at det er leverandøren som har hovedansvaret.

Jeg vil håpe at lærdommen av dette, ikke bare for Norge, men også for andre NATO-land, og EU-land for den saks skyld, er mer troverdighet i samarbeidsforholdene mellom skattebetalere, medlemsland og leverandører gjennom et system som gjør at man virkelig leverer i samsvar med kontrakt, og at oppfølgingen i organisasjonen må være så sterk at vi har en garanti for at det kan skje. Det er ikke spesielt for Norge, det gjelder i grunnen alle de land som nå er utsatt.

Møtelederen: Og det var det som skulle sies?
Ønsket du å legge til noe, Faremo?

Grete Faremo: Nei, jeg tenkte jeg bare skulle være formelt korrekt ved å si at jeg ikke hadde noe å tilføye, så tilbake til deg (munterhet i rommet)!

Bjørn Tore Godal: Er det korrekt å takke for invitasjonen?

Møtelederen: Det kan bli oppfattet som at du ønsker å komme tilbake, og det gjør jo stort sett tidligere forsvarsministre!

Hjertelig takk skal dere ha!

Høringen ble avbrutt kl. 13.40.

Høringen ble gjenopptatt kl. 14.

Høring med tidligere forsvarsministre Espen Barth Eide og Ine M. Eriksen Søreide

Møtelederen: Da er vi klare til å starte opp igjen.

Jeg har gleden av å ønske velkommen til Espen Barth Eide, som var forsvarsminister fra 11. november 2011 til 21. september 2012, og til Ine M. Eriksen Søreide, som var forsvarsminister fra 16. oktober 2013 til 20. oktober 2017.

Dere får 5 minutter hver til innledning, og deretter blir det spørsmål, først 10 minutter til saksordføreren og 5 minutter til hvert av partiene, før vi har en felles spørsmålsrunde. Dere får ordet til slutt dersom dere ønsker det.

Så minner jeg om at når det er 30 sekunder igjen, starter denne lampen å lyse.

Da starter vi, og jeg gir først ordet til Barth Eide, vær så god.

Espen Barth Eide: Som nevnt var jeg forsvarsminister fra 11. november 2011, og rett etter det, som man var inne på allerede i forrigerunde, skjedde det en rekke ting i dette prosjektet som jeg skal si litt om.

Men jeg har lyst til å begynne med en refleksjon rundt det Harberg var inne på om skiftende statsråder. Jeg hadde i hvert fall den fordel at jeg kort tid tidligere hadde vært statssekretær i Forsvarsdepartementet og jobbet med de samme spørsmålene. Så jeg hadde i fem år fulgt dette smertens barn, som denne prosessen har vært, og hadde en liten forberedelse på det som kanskje skulle komme. De første dagene i min tid som forsvarsminister kom rent fysisk det første helikoptret til norsk jord. Det ble ikke overtatt – altså ikke akseptert – ennå, men parkert på norsk jord, og innledende mottaksstudier og sånt ble gjort. Litt senere, tidlig året etter, annonserte vi formelt at det første var kommet.

Men da var det jo slik at i tillegg til mange år med veldig alvorlige forsinkelser ble man også oppmerksom på kvalitetsproblemer, altså feil og mangler ved de aller første helikoptrene. Vi visste riktignok at de var uferdige, og det var en egen avtale om at de skulle ha såkalt initiell operativ kapasitet. Men det var verre enn det man forventet, og man ble veldig bekymret både i Forsvaret, Forsvarsdepartementet og politisk ledelse for statusen på disse. I løpet av våren hadde vi mange og alvorlige samtaler som pekte i retning av at vi begynte å vurdere helt seriøst om hele denne anskaffelsen skulle avvikles, altså om vi skulle kansellere kontrakten, med hjemmel i manglende kontraktsoppfyllelse fra leverandørens side. Daværende materielldirektør brukte formuleringer – som jeg fullt ut delte – som at tålmodigheten med og troverdigheten til leverandøren nå langt på vei var brukt opp.

Vi satte i gang et arbeid for å studere både mulighetene for kansellering og for hva slags alternativer vi da sto overfor. For det er vel og bra å kansellere et prosjekt, men helikopter må man ha, og hva ville være tilgjengelig på markedet? Man startet da en relativt rask studie av hvilke alternativer som eksisterte på dette tidspunkt, altså i 2012. Vi er nå elleve–tolv år fram etter de initielle diskusjonene. Da så man på AW159 Lynx Wildcat fra AgustaWestland, AS565 Panther og MH-60R Seahawk fra Sikorsky som mulige alternativer, og man valgte å innlede en tidlig dialog med Sikorsky om mulig anskaffelse av Seahawk, mens man selvfølgelig fortsatte prosjektet med NH90 inntil videre. Som det kom tydelig fram i spørsmål og svar i forrige runde, begynte det ar-

beidet for alvor – forpostfektningene var i juni, men i august ble dette underskrevet av meg som statsråd. Det var først etter at jeg hadde blitt utenriksminister, at dette kom tilbake til Strøm-Erichsen, og hun har svart på de vurderingene hun da gjorde.

Det som lå til grunn for den bekymringen, var forsinkelsen i seg selv, naturligvis. Den hadde vi vært kjent med en god stund, og det var en forsinkelse vi delte med mange andre land. Jeg hadde i min forrige jobb, som statssekretær, veldig ofte hatt samtaler med andre europeiske kjøpere, også nordiske kjøperland. Det var en bekymring alle delte, men så så vi samtidig at land etter land begynte å få sine versjoner. Så man hadde en slags dobbel følelse av at dette var fryktelig forsinket, men at noe skjer. Så det var hele tiden slik at vi tenkte: Når er da riktig tidspunkt å bytte? Det var i hvert fall manglende kvalitetssikring i produksjonslinjen, manglende endringsvilje, tekniske utfordringer, høyere vedlikeholdsbelastning enn vi først hadde vært forespeilet, og også en økende bekymring om tilgjengelighet av reservedeler, som gjorde at vi tok de grepene vi tok. Jeg skal svare bare for den perioden jeg satt, og det er egentlig det jeg gjorde med dette. Dette formidlet vi også utad, og til produsenten, selvfølgelig, for å legge ekstra press på dem.

En helt kort refleksjon til slutt er at jeg tror det har vært feil i mange ledd, særlig fra leverandøren. Jeg er enig i den hovedkonklusjonen, men vi får alle ta inn over oss at dette må vi lære av. Så er det en avveining man må gjøre mellom det å kjøpe såkalt hylleware med den fordel at det innebærer at det er raskt tilgjengelig – ulempen er at man kjøper gammel teknologi som man skal ha i 40–50 år framover – versus det å være med på store, kompliserte utviklingsprosjekter. Den europeiske evnen til å samordne seg... og det er det siste jeg skal si: Min refleksjon er at svært gode produsenter ikke nødvendigvis blir bedrevet av å prøve å lage store, felles prosjekter i Europa.

Møtelederen: Da er det Eriksen Søreide – i denne sammenheng tidligere statsråd – vær så god.

Ine M. Eriksen Søreide: Takk for det, leder.

NH90-prosjektet er kort fortalt historien om både klare avvik fra de egne kravene man satte før man inngikk kontrakt om helikopteranskaffelsen, og en kontrakt som man – gjennom det Riksrevisjonen også har pekt på – har sett i ettertid at var mangelfull. Det er omfattende og mangeårige leverandørforsinkelser. Det er følgefeil og utfordringer som følger av de forsinkelsene. Det ble skapt da helikoptrene skulle innføres, og det gjaldt i tillegg egenskaper ved helikoptret som ikke levde opp til forventningene, og jeg vil si – for alle – mange læringspunkter.

I min statsrådstitid informerte jeg Stortinget om forsinkelsene og utfordringene gjennom en lang rekke dokumenter og orienteringer. Det ene var budsjettproposisjonene fra 2015 til 2018. Budsjettproposisjonen for 2014 var jo lagt fram av min forgjenger, Anne-Grete Strøm-Erichsen, men den inneholdt også informasjon om dette. Langtidsplanen for forsvarssektoren ble lagt fram i 2016 og hadde også dette som et av temaene.

Så til de årlige vurderingene av Forsvarets operative evne: Det er graderte orienteringer som gis utenriks- og forsvarskomiteen av forsvarssjefen og forsvarsministeren hver høst etter at budsjettet er lagt fram. Det er viktig å være klar over at de operative konsekvensene av forsinkelsene og utfordringene med NH90 ikke vil framkomme i de årlige budsjettokumentene fordi informasjonen er gradert. I stedet framkommer det i de årlige lukkede orienteringene, som er et format Stortinget innstiftet ved årtusenskiftet, og som gir forsvarsministeren og forsvarssjefen en anledning til å utfylle budsjettokumentene med informasjon om Forsvarets operative status. NH90 var tema i alle orienteringene jeg deltok i fra november 2013 til november 2016, og orienteringen i 2017 var da altså etter statsrådsskiftet.

For å kunne gi en enda mer dyptgående framstilling av utfordringene ba jeg i tillegg om å få orientere utenriks- og forsvarskomiteen særskilt om NH90-anskaffelsen. Den orienteringen fant sted 12. desember 2016 og handlet om bl.a. vedlikeholdsbehov, helikoptertilgjengelighet og integrasjon og også knyttet til videre framdrift og implementering.

Så hadde Riksrevisjonen sin vurdering av fregattvåpenets operative evne. NH90 ble naturlig nok også der et sentralt tema under behandlingen, fordi 8 av de gjestående 13 kravene til fregattenes operative evne var knyttet til forsinkelsen på helikoptrene. Det var lukket høring 24. februar 2017.

Som flere har vært inne på, ble det i 2012 fattet en beslutning om å gå videre med anskaffelsen av NH90 til tross for utfordringene. Dersom man skulle kansellert kontrakten, var det etter min vurdering siste mulige tidspunkt. Så vil jeg samtidig påpeke at dersom man i 2012 hadde valgt å gå videre med alternativ løsning, ville det også fått betydelige konsekvenser, både med hensyn til tid, ressurser og operativ evne. Så det var altså ca. ett år før jeg tiltrådte, tatt en beslutning om videreføring. Jeg fulgte NH90-prosjektet tett og stadig tettere etter hvert som vi måtte håndtere stadig flere følgekonssekvenser av de store forsinkelsene og etter hvert også av flytimeproduksjon og vedlikeholdsbehov.

I min periode gjennomførte jeg følgende hovedgrep: Det ene var intensivert etatsstyring fra slutten av 2013 med både oppdrag til Forsvaret og tilbakerapportering i forbindelse med jevnlig etatsstyringsmøter og

resultat- og kontrollrapporter. Det andre var opprettelsen av Forsvarsmateriell, FMA, fra 1. januar 2016. Det ble en egen etat med direkte etatsstyring. Så reetablerte direktøren i Forsvarsmateriell i 2016 kvartalsvise høynivåmøter med leverandøren.

Helikopter-skip-integrasjonen begynte tidlig, men fra mai 2016 var det oppstart av operasjoner om bord fra KV «Senja», og så gikk man da videre med KV «Nordkapp» og begynte integreringen på fregatt.

I løpet av 2016 iverksatte FMA også tiltak på kritiske kompetanseområder for å styrke ressursituasjonen. Det ble fra 2017 gjennomført felles ekstraordinære rapporteringsmøter med Forsvaret og FMA for å bidra til felles situasjonsforståelse av status og prioriteringer. Vi bidro til å styrke reservedeltilgjengeligheten, og vi ga en budsjettøkning på 51 mill. kr til vedlikehold i 2017-budsjettet – det var basert på et innmeldt behov fra forsvarssjefen da vi holdt på å jobbe med budsjettet for 2017 – og det ble inngått en kontrakt for å sette ut en del av vedlikeholdet, særlig 600-timers-vedlikeholdet.

Så ble en fullstendig og revidert vedlikeholds- og forsyningsstudie gjennomført våren 2017. En ny gjennomgang av kontrakten ble gjort i 2017. Jeg kan komme mer tilbake til den i forbindelse med spørsmålsrunden, hvordan vurderingene da var, og det ble også svart ut i investeringsproposisjonen som ble lagt fram i mai 2018, der man svarte på det anmodningsvedtaket fra Stortinget. Takk.

Møtelederen: Takk for det. Det er for så vidt noe av årsaken til at det er dere to som sitter her samtidig, at nettopp dere to har hatt etapper. Selv om konklusjonen på den første etappen var i 2012, etter at Barth Eide gikk av, så har dere begge to vært involvert i prosesser der en har vurdert om en skal gå videre. Det er bakgrunnen for at vi delte det opp sånn.

Da starter vi med saksordfører Grøvan, som har 10 minutter til spørsmål og svar – vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det, og takk for orienteringene.

Jeg vil starte litt med kontakten mellom prosjektansvarlig og politisk ledelse, altså statsråd, i prosjektets løp. Faremo var her inne tidligere i dag. Hun sa noe sånt som at det var ikke til diskusjon i detalj, men det ble gitt en orientering til henne i forbindelse med de årlige budsjettprosessene. Hun sa også at hun hadde lært mye av denne prosessen da hun senere kom til Justisdepartementet og det skulle anskaffes helikopter.

Så mitt spørsmål – til dere begge to – er: Opplevde dere at det var tilstrekkelige møtepunkter mellom prosjektansvarlig og dere som statsråder i den perioden dere satt som politiske ledere i dette departementet? Vi

kan begynne med Barth Eide, og så fortsetter vi med Eriksen Søreide.

Espen Barth Eide: I min periode som statsråd opplevde jeg at den kontakten var god. Det var også slik at departementets sentrale embetsledelse og ikke minst materielldirektør hadde gått veldig tungt inn i den saken på det tidspunktet, fordi det var en ganske høy kriseforståelse, det var en erkjennelse av at dette måtte håndteres høyt oppe i systemet og på en samlet og helhetlig måte. Det hadde det vært en stund, så dette kjente jeg også igjen fra i hvert fall den siste delen av min statssekretærperiode, altså i Strøm-Erichsens konstitusjonelle ansvarsperiode, der jeg var statssekretær.

Mitt inntrykk er at over tid har den kanskje ikke vært så bra som den kunne ha vært, særlig hvis man sammenligner – som Strøm-Erichsen gjorde, og som jeg mener er en god sammenligning – med både kampflyprogrammet, som jeg hadde gleden av å ha ansvaret for, og som jo er tidenes største forsvarsanskaffelse, og anskaffelsen av nye C-130 Hercules, som var styrt sentralt, fra departementet, hvor det var én kanal. Jeg tror – og jeg har reflektert litt rundt det fordi jeg skulle hit – at det kanskje kan være at måten de organiserte de nyere prosjektene på, også var inspirert av at det ikke hadde vært helt optimalt organisert tidligere. Men nå snakker jeg egentlig mer om den arven jeg overtok.

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg er enig i veldig mye av den beskrivelsen. Den formelle kontakten er jo særlig gjennom etatsstyringsmøter og resultat- og kontrollrapportering tilbake, og så er det i tillegg selvfølgelig løpende kontakt dersom det oppstår utfordringer som må håndteres. En typisk sånn ting var det budsjettbehovet som materialiserte seg da man så at helikoptrene trengte mer og tyngre vedlikehold enn det som var forutsatt.

Så tror nok jeg også at det er viktig å huske på at i perioden før man begynte å motta helikoptrene for alvor – det første kom jo i 2011 – var det en leverandørforsinkelse, som på sett og vis bare gjorde at tidspunktet for innfasing ble forskjøvet. Da man begynte å få helikoptrene, begynte man også å merke de følgekonskvensene som da kom, bl.a. fordi vedlikeholdsorganisasjonene var dimensjonert etter den kravspesifikasjonen som var satt og de opplysningene som leverandøren hadde gitt. Men det viste seg ikke å matche, og dermed måtte vi også treffe tiltak etter hvert som de utfordringene viste seg, og det var det jevn og god dialog om.

Som jeg var inne på, opprettet vi etaten Forsvarsmateriell fra 1. januar 2016, og det var jo bl.a. for å sikre bedre styring. Tidligere var alle disse store prosjektene – bortsett fra kampflyprosjektet, som var et eget – organisert på den måten at det var to ledd. Det var etatsstyring

av Forsvaret, og så lå Forsvarets logistikkorganisasjon under Forsvaret. Vi ønsket en tydeligere og kortere ansvarslinje.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Vil du si, Eriksen Søreide, at det var etablert en kriseforståelse med hensyn til dette prosjektet i ditt departement mens du styrte, eller var dette noe som ble tydeliggjort mot slutten av din tid som forsvarsminister?

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg vil absolutt si at det var en forståelse av alvoret i situasjonen. Vi merket det jo på ulike områder. Det ene var at vi på et tidspunkt måtte levetidsforlenge og etter hvert fase ut Lynx-helikoptrene som var på Kystvakten. De kunne til slutt ikke operere lenger, og vi måtte finne løsninger som skulle håndtere det. Det var veldig klart hele veien også at de store leverandørforsinkelsene ville få konsekvenser for implementeringen, og det var nesten ikke til å unngå.

Dette falt jo i tid dessverre også sammen med andre store prosjekter i Forsvaret og Luftforsvaret spesielt. Det er noe av det som var bakgrunnen for tankegangen også i den nye gjennomgangen i 2017, at der det hadde vært komplisert i 2012, var det jo enda mer komplisert i 2017, av den enkle årsak at da var mange av helikoptrene – selv om de var i initiell konfigurasjon – mottatt. Det ville bety at man da ville drifte fem ulike helikoptertyper samtidig i Forsvaret – samtidig som man skulle fase ut F-16, fase inn F-35, fase ut Sea King, fase inn AW101 og også fase ut Orion og fase inn nye P8 maritime overvåkningsfly. Det er en enorm oppgave.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Barth Eide, du var i din innledning inne på at dette var jo en forsinkelse og problemer for alle dem som hadde bestilt denne helikoptertypen, og så ble noe etter hvert innfaset hos noen. Vil du si at den forsinkelsen som alle disse kjøperne opplevde, ble en slags sovepute for det å gå inn i kontrakten, ta i bruk de incentivene og virkemidlene som en hadde for å legge ytterligere press på leverandøren, sånn at dette på en måte ikke ble et uttrykk for at en nå ønsket å gå tyngre inn i det, men at det nærmest ble en forklaring på at situasjonen var sånn for alle sammen, og at en dermed ikke tok de tidlige grepene som var nødvendig for å kunne rette opp de problemene som nå holdt på å eskalere?

Espen Barth Eide: Jeg ville kanskje ikke brukt ordet «sovepute», men det er jo et poeng. Også mine forgjengere, som var her litt tidligere, var litt inne på at det at problemet ble delt med mange land, kunne i hvert fall gi en følelse av at det ikke har oppstått hos oss, altså at det er et generisk problem med en stor NATO-anskaffelse. Da har jeg lyst til å minne om at den opprinnelige

årsaken til at NH90 heter NH90, er at det skulle hete «NATO Helicopter for the 1990s», og det var planlagt på 1980-tallet. Sånn sett var dette nå mer som en allianse, en felles nordisk utfordring, og jeg tror det er et poeng, det Grøvan er inne på – ikke at man da lot være å følge opp, men at det skapte litt bakteppet. Men det er klart at vår forsinkelse var særlig stor, også fordi vi nok hadde mer kompliserte krav enn f.eks. Sverige og Finland, som hadde en helt annen type helikopter.

Ideen om felles standarder ble ganske tidlig forlatt, og det er nok en del av problemet her. Det er egentlig litt synd, for jeg tror det er ganske bred politisk enighet om at man i Norge ideelt sett burde kjøpe både amerikansk og europeisk utstyr. Men det er altså slik at når store europeiske selskaper, som jo er blant verdens største og mest effektive selskaper hver for seg, går sammen, oppstår det en del utfordringer, for da kommer det mye, både industripolitikk og nasjonale hensyn og at fabriker skal ligge her og der, og det er veldig mange ting som man jo unngår i USA. Det er litt av svøpen til europeisk forsvarsindustri, dessverre. Så mener ikke jeg at svaret på det er å alltid kjøpe amerikansk, men det er viktig å ta med seg det som en del av lærdommen.

Så dette var et langt «ja» på Grøvans spørsmål.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Litt tilbake til Eriksen Søreide og den nye vurderingen som ble gjort i 2017: Du sa vel i din innledning at hvis en skulle ha kansellert den avtalen, burde en ha gjort det i 2012. Samtidig var det en diskusjon også i 2017. Da hadde en også fått ikke bare fire år, men åtte års forsinkelse. Var kontrakten utformet på en sånn måte at det nærmest ble umuliggjort å kansellere avtalen i 2017? Var en så bundet opp juridisk, økonomisk osv. at en ikke hadde det spillerommet for å kunne foreta en sånn beslutning, hvis en eventuelt ville ha konkludert på den måten?

Ine M. Eriksen Søreide: Det var sider både ved det juridiske og kontrakten – særlig etter at man i 2008 inngikk en avtale med NHI om at man skulle ha en totrinnsleveranse, eller egentlig en tretrinnsleveranse, med først en initiell versjon, så en ferdigversjon, og så skulle man ta tilbake de initielle for å gjøre dem ferdig. Da hadde man på sett og vis akseptert både forsinkelsen og at ytelsen i en periode ville være lavere enn det som var forventet. Den juridiske vurderingen i 2017 var at det var en betydelig prosessrisiko ved å skulle heve kontrakten. Det er også redegjort for i det som ligger i Prop. 66 S, som kom i mai i fjor. I tillegg til det var det helt klart operative vurderinger som ble gjort i forbindelse med diskusjonen i 2017.

Som jeg var litt inne på, var det å drifte mange ulike helikoptertyper i seg sjøl krevende, samtidig som man skulle fase inn annet nytt materiell i Luftforsvaret, men

husk også på at vurderingen da var at det antakeligvis ville tatt fem–sju år å innfase en annen type helikopter, pluss den tida det ville ta – anslagsvis to år – med kontraktsforhandlinger, ekstern kvalitetssikring osv. Så det ville jo heller ikke gitt en rask løsning på utfordringen. Det tror jeg det er viktig ikke å underkommunisere i denne sammenhengen, at det ville ikke vært noen enkle og raske løsninger på det problemet vi står i.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Tusen takk.

Svein Harberg overtok her møteledelsen.

Møtelederen: Da er det Arbeiderpartiets tur til å stille spørsmål, og jeg gir ordet til Dag Terje Andersen.

Dag Terje Andersen (A): Takk for det. For å følge opp det med kontrakten først. Som vi har vært inne på, går det jo fram av Riksrevisjonens rapport at sanksjonsmulighetene i form av dagmulkter og økonomi allerede før begge deres tid var brukt opp, mens i den fornyede kontrakten hevder Riksrevisjonen at det er for lite sanksjonsmidler, bl.a. at departementet har akseptert noen utsettelse og senere leveranser. Jeg lurer på om dere kan si lite grann om hvordan dere vurderer det i dag – nå er det ganske kort tid siden i hvert fall Eriksen Søreide var inne i prosessen – om den fornyede, reviderte kontrakten rett og slett er for svak når det gjelder sanksjonsmuligheter overfor leverandøren.

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg mener, som jeg var litt inne på innledningsvis, at det var en utfordring helt fra starten at kontrakten var utformet på en slik måte at den egentlig ikke ga den sikringen man gjerne skulle ønske i en så stor kontraktsinngåelse. Det man har sett, er at når man etter hvert og underveis måtte akseptere – når man skulle gå videre med kontrakten – at det da ble forsinkelser og ulike faser i dette, så var på mange måter en stor del av mulighetene brukt opp, egentlig allerede i 2008, særlig med tanke på dagbøter. Men så kommer det også til et punkt, som jeg også var litt inne på, der man – når man har bestemt seg for å gjennomføre anskaffelsen og leveransen – på sett og vis har akseptert at det blir forsinkelser. Den aksepten kommer relativt tidlig, og jo lengre tid det går, jo vanskeligere blir det selvfølgelig både å kansellere og å se for seg egnede sanksjonsmidler, for nå er man avhengig av, når man først har bestemt seg, at man faktisk får helikoptrene. Det er egentlig det aller viktigste når man først har bestemt seg.

Espen Barth Eide: Jeg vil egentlig slutte meg helt til det svaret, for det er det reelt eksisterende dilemmaet man står i når man sitter der som statsråd i departementet, at man jo har vokst seg stadig mer inn i pro-

sjektet. Dette er veldig viktig, og som komiteen vel vet, for det er jo ikke bare en maskin, det er et system med veldig mye rundt – valg av våpensystemer, sensorer, trening, spesialisert trening, måter å koble dette opp til andre systemer i Forsvaret på – som gjør at man er mer og mer inne i det jo mer tiden går. Vi har vel alle egentlig opplevd at man, på ethvert tidspunkt, har vært både mer og mer irritert over forsinkelser og kvalitetsfeil og mer og mer involvert i et prosjekt som tross alt så ut til å bære. Jeg har lurt på, i selvkritikkens lys: Er det ett tidspunkt da man bare kunne sagt at njet, nå er det nok? Det er ikke så åpenbart å se akkurat hva punktet var, men vi var vel de nærmeste da ved faktisk å starte prosesser hvor det – i hvert fall for min del – var helt åpenbart at det kunne føre til en reell kansellering i nær framtid.

Dag Terje Andersen (A): Så til det faktum at vi alle kan være enige om å være irritert på leverandøren – enten en har vært statsråd, sittet i kontrollkomiteen eller drevet med riksrevisjon.

Men så påpeker jo Riksrevisjonen at det også har vært forsinkelser på grunn av den norske organiseringen av prosjektet. På spørsmål til forsvarssjefen avviste han i hvert fall ikke at det at vi har hatt en for dårlig bemanning på vår side, kan ha ført til forsinkelser av leveranser fordi det tar tid for oss å levere de spesifikasjonene vi skal, til produsenten, og at vi på den andre siden, når det gjelder å få helikoptrene i drift i Norge, har mangler i vår driftsorganisasjon. Jeg lurte på om dere begge kunne si litt kort om det. Vi skal jo også se på hva vi har bidratt med sjøl, og ikke bare være enige om at produsenten burde ha levert før.

Espen Barth Eide: Slik representanten Andersen nå gjengir forsvarssjefen, høres det ut som om forsvarssjefen har sagt noe riktig, altså at det har vært noen utfordringer også der, i Forsvaret – kanskje litt med antall mennesker, litt med spredning i organisasjonen. Så har jeg lyst til å legge til at det er jo ikke bare et spørsmål om antall mennesker, det er også et spørsmål om motivasjon i organisasjonen. Og det er klart at når noen av våre beste hoder er satt til snart å motta et helikopter-system og gleder seg med faglig begeistring til det og det utsettes og utsettes og utsettes, går jo ikke motivasjonen nødvendigvis opp. Det tror jeg også er en faktor i dette – at det er en ganske krevende situasjon for alle involverte, som man skal ta innover seg. Jeg tror i hvert fall – og i det ligger det virkelig ingen kritikk av noe som har skjedd før – at litt av lærdommen er å trekke ledelsen av slike store prosjekter veldig nært opp til politisk ledelse og departementets øverste ledelse. Ikke at man skal bruke all sin tid på det, men man skal ha en kontroll, et permanent eierskap. Det hadde vi i kampfly-

prosjektet, og jeg må bare få lov til å si at det ble altså levert på pris og på tid – og det er norgeshistoriens største anskaffelse – så det går med andre ord an.

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg vil få legge til at jeg tror det ligger viktige læringspunkter også der. Det ene er at man må ha vedlikeholds- og driftsplanene klare i forbindelse med kontraktsinngåelsen. Det skulle man hatt, men de var ikke der. Og som jeg var litt inne på – vedlikeholdsorganisasjonen var dimensjonert for noe annet enn det som kom. Det fikk som konsekvens at vi bl.a. satte ut en del av vedlikeholdet til Patria da vi så at det var umulig å kunne håndtere på kort sikt i egen organisasjon. Dette er jo vurderinger man står i hele tida, og man må egentlig bare finne gode måter å avhjelpe det som er problemet, på, for å få idriftsatt helikoptrene så snart som mulig.

Det siste jeg vil si, er at akkurat i denne sammenheng handler det også mye om kompetanse. Men som Riksrevisjonen har pekt på, har også dialogen med leverandøren vært vanskelig når det gjelder å få ut en del data som hadde vært helt avgjørende for integrering av helikoptrene på skip. Det har også vært en utfordring i perioder.

Dag Terje Andersen overtok her igjen som møteleder.

Møtelederen: Da tar jeg ordet tilbake og gir det umiddelbart til Svein Harberg.

Svein Harberg (H): Takk skal du ha. Og takk til dere for innledningen. Jeg varslet et spørsmål til Barth Eide, men det svarte han på innledningsvis, så da går jeg til Eriksen Søreide: Mangel på styringsdialog har vært påpekt av Riksrevisjonen. I din periode har jo det endret seg, det har vært gjort endringer i dette. Kan du si litt om hva det har ført til at man nå har fått FMA på plass og en annen styringsdialog med slike innkjøp? Og et tilleggsspørsmål i forbindelse med det: Det er påpekt at noen av de forutsetningene som var for dette innkjøpet, ikke ble fulgt opp i valget av leverandør. Hvordan håndteres det i dag – hvis en skulle komme opp i en tilsvarende situasjon?

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg opplever at styringsdialogen er god, og at den også var det da vi hadde de jevnlig etatsstyringsmøtene på vanlig måte med Forsvaret, og også resultat- og kontrollrapportering. Men som Barth Eide også var litt inne på: I den typen store prosjekter er det viktig å ha styringen så tett på seg som mulig og ikke nødvendigvis måtte styre gjennom flere ledd. Det var også bakgrunnen for opprettelsen av Forsvarsmateriell. Vi så – i mange store prosjekter – behovet for å styrke en del kompetanse i tillegg til den vi al-

lerede hadde i FLO og i Forsvaret for øvrig, og at vi i tillegg fikk kortere styringslinjer og kortere ansvarslinjer. Jeg tror det har vært viktig. Riksrevisjonen peker også på i sin rapport at de så en endring fra 2016, og jeg har redegjort for en del av de tiltakene som Forsvarsmateriell iverksatte.

Til spørsmålet om forutsetningene for innkjøpet: Her kan vi kanskje bruke to eksempler. Det ene er ubåtanskaffelsen. Da vi gjorde vurderinger av det, var to av de veldig klare kravene at det skulle være et eksisterende design, altså ikke et utviklingsprosjekt. Selvfølgelig må det alltid være noen tilpasninger, men det skulle være et eksisterende design. Det andre var at det skulle være et anerkjent verft som hadde erfaring med å bygge ubåter. Det betydde at faktisk så mange som fire – hvis jeg ikke husker feil – av de potensielle leverandørene ikke var med i konkurransen videre, fordi vi var veldig tydelige på de kravene. Det var også en viktig årsak til at vi da valgte som vi gjorde; de operative hensynene og kravene som var satt, kunne da best møtes av den tyske leverandøren. På samme måte – i forbindelse med forseringen av anskaffelsen av nye kystfartøy – har Regjeringsadvokaten vært inne i vurderingen av hele kontraktsgrunnlaget før det ble inngått.

Svein Harberg (H): Det var fristende med et ledende spørsmål: Hvis en hadde fulgt de kriteriene, hadde det da vært annerledes? Men vi kan la det ligge.

En annen ting som Riksrevisjonen påpeker... De bruker vel uttrykket om at informasjonen til Stortinget til tider har vært «knapp». Så la jeg merke til at du i din innledning viste til flere kontaktpunkter med Stortinget. Vi har vel også brakt i erfaring at den utvidede forsvarskomiteen ikke var vurdert av Riksrevisjonen. Kan du – eller for så vidt begge to – si litt om den dialogen som har vært der?

Espen Barth Eide: I min periode var den dialogen mellom oss to – så det passer for så vidt veldig godt å være her nå – for da var Eriksen Søreide leder av utenriks- og forsvarskomiteen, og jeg kan bekrefte at vi hadde en dialog om det, ikke minst i de formater som ikke Riksrevisjonen følger. Slik jeg husker saken, var det en ganske stor enighet om at vi hadde en krisesituasjon som måtte håndteres som sådan mellom Stortinget – på det tidspunktet Eriksen Søreide – og regjeringen, som på det tidspunktet var meg.

Ine M. Eriksen Søreide: Det er viktig å understreke nettopp det poenget om at Stortinget altså har fått tydelig og detaljert informasjon om de operative konsekvensene av mangel på helikoptre, men da ikke gjennom budsjettproposisjonene, fordi den er gradert, men gjennom det instituttet Stortinget selv har formalisert,

nemlig de graderte høringene. Der er det selvfølgelig mulighet til både å stille spørsmål og kommentere osv., og det ble gjort i Barth Eides tid, og det ble gjort i min tid. Og det er en viktig del av det, fordi den såkalte VOE, altså vurdering av operativ evne, som kommer hver høst, bygger på bl.a. etatsstyringsdialogen gjennom året, de innmeldingene Forsvaret gjør av status på de forskjellige strukturelementene. Det betyr også at den informasjonen utgjør et veldig supplement, som det er avgjørende både for en forsvarsminister og en forsvarssjef å kunne få til Stortinget.

Dag Terje Andersen overtok her som møteleder.

Møtelederen: Da går ordet videre til Ulf Leirstein, som har 5 minutter til disposisjon – vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det, komitéleder, og takk til begge innledere for gode innledninger.

Det er slik, som flere har sagt tidligere i dag, at det er 2012 som på mange måter er «point of no return», hvor man da måtte egentlig ta en beslutning om man skulle terminere denne kontrakten og gjøre noe annet. Og det var du, Barth Eide, som forberedte den beslutningen man da tok om å fortsette. Kan du bare utdype litt i forhold til de faglige råd du fikk: Var det veldig entydig hele veien at man burde stå på den kontrakten man hadde? Kom gjerne også med noen betraktninger som ble gjort rundt den kontrakten, altså hvilke konsekvenser ville det ha for oss hvis vi da terminerte den? Jeg antar at det, selvfølgelig, da var en større risiko ved å terminere enn ved ikke å gjøre det, men kan du si litt om dine vurderinger rundt det den gangen?

Espen Barth Eide: Ja, det kan jeg gjøre. Mine vurderinger i 2012 var sammenfallende med vurderingene til mine nærmeste medarbeidere i Forsvarsdepartementets øverste ledelse, ikke minst daværende materielldirektør Morten Tiller, som hadde et meget godt grep om disse tingene, og de relevante avdelingene. Vurderingene var at dette hadde nå gått så langt at vi måtte veldig seriøst vurdere terminering, og da dukker det opp to spørsmål: Det ene er selvfølgelig konsekvensene av termineringen i seg selv, altså kontraktuelle konsekvenser og sånne ting, men der følte vi oss, som det ble sagt i den forrige runden, relativt trygge på at det hadde vi god kontroll på, men arbeidet må likevel gjøres.

Det andre er: Hva gjør vi da? Altså, hva gjør man hvis man faktisk terminerer? For det er veldig viktig å formidle at det sto ikke leverandører klare med helt ferdige helikoptre som ville passe inn på norske fregatter. Langt ifra, det ville tatt mange år selv å tilpasse et kjent eksisterende konsept. Jeg var inne på det i stad: Fregattene,

f.eks., er ett system, og helikoptrene og fregattene utgjør til sammen et system. Måten de lander på på dekk, måten de kommuniserer på, måten de fungerer som sensor og våpensystem på for fregattene er ikke uavhengig av hva flyvemaskinen heter.

Så det jeg følte at jeg måtte gjøre, var å gå inn i muligheten for faktisk terminering og se på hva som er alternativet. Det arbeidet satte jeg i gang, da spesielt essensielt med et dokument underskrevet i august 2012. Det arbeidet ble da gjort grundig og skikkelig i departementet, men da hadde jeg blitt utenriksminister før det kom tilbake. Da må jeg vise til det Strøm-Erichsen sa om hennes vurdering av den anbefalingen som da kom, men som jeg selvfølgelig også har, og som anbefaler tydelig at man tross alt – gitt alle de utfordringene termineringen innebærer i forhold til andre leverandører – blir stående på NH90. Men det er altså ikke i min tid lenger.

Så svaret på representanten Leirsteins direkte spørsmål er at jeg nok så det som mer sannsynlig at vi terminerte enn at vi ikke terminerte da jeg satte det arbeidet i gang.

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg vil bare legge til et moment der. Det er at da vi gjorde denne vurderingen igjen i 2017, så hadde kompleksiteten bare økt ytterligere og det var enda vanskeligere å terminere, også ut fra operative hensyn og ikke minst ut fra alternativanalysen.

Og som jeg var litt inne på: Tidsaspektet her var av stor betydning på grunn av den allerede store forsinkelsen. Så dette blir på mange måter en litt ond spiral, hvor det beste på et tidspunkt blir å stå fast på det man har, og søke å få integrert det og få det operativt så snart som mulig, for det er det som faktisk gir den beste operative ytelsen der og da.

Espen Barth Eide: Komiteleder, får jeg lov å...?

Møtelederen: Ja, bare han får tid til å stille spørsmålene sine.

Ulf Leirstein (FrP): Jeg har et spørsmål til – men fullfør!

Espen Barth Eide: Jeg vil bare understreke det poenget med at Seahawk ikke er bygd for det samme formålet som NH90 er, så da måtte en tenke om systemet, for jeg tror det er skapt et inntrykk... Det er jo en utmerket flyvemaskin, som flyr, men den gjør altså noe annet enn det vi opprinnelig hadde bestilt.

Ulf Leirstein (FrP): Forhåpentligvis flyr alle disse helikoptrene – men det får vi jo se!

Jeg vil litt tilbake til rapporteringen til Stortinget. Jeg skjønner at man selvfølgelig har vært på de arenaene

hvor en har vært, i forhold til den utvidede forsvars- og utenrikskomiteen og den årlige rapporteringen til utenriks- og forsvarskomiteen, men samtidig ligger det en kritikk fra Riksrevisjonen her om at det har vært en begrenset rapportering til Stortinget. Ser man nå i ettertid at man også kunne gitt noe mer informasjon til Stortinget, noe hyppigere, på en eller annen måte? Jeg skjønner at mye er gradert, men alt er jo ikke gradert. Har man noen betraktninger rundt det – for å svare på den kritikken som ligger fra Riksrevisjonen i rapporten?

Ine M. Eriksen Søreide: Som jeg var litt inne på, har dette vært gjenstand for både drøftelser og formell informasjon til Stortinget, og det er viktig å understreke at de rundene med graderte orienteringer også er til Stortinget, for det er et organ Stortinget selv har innstiftet.

Så mener nok jeg at vi i de proposisjonene som har kommet til Stortinget, har gitt et – vil jeg si – godt bilde av hva situasjonen har vært. Men samtidig tror jeg – i likhet med på andre områder – at man aldri kan si at man har gitt nok informasjon til å dekke alle informasjonsbehov. Men for oss var det viktig, i hvert fall i min periode, å være så åpen som mulig også om det som var gradert, og det gjorde vi da i dertil egnede lokaler, på en – vil jeg si – veldig åpen og direkte måte med komiteen.

Espen Barth Eide: Jeg er enig i det. Og så vil jeg legge til at min misnøye med leverandøren var høyst ugradert, for å si det sånn, og den ble delt med både Stortinget og offentligheten ved enhver anledning.

Ulf Leirstein (FrP): Det har vi merket! (Munterhet i rommet)

Ine M. Eriksen Søreide: Det tror jeg er tverrpolitisk og gjaldt for begge.

Møtelederen: Da går vi videre til Nils T. Bjørke – vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Eg vil begynna med Eriksen Søreide. Den 17. oktober 2014 uttalte du til Aftenposten:

«Vi planlegger å bruke NH90 til å avgrense kystvaktoperasjoner fra land tidlig i 2015, for fra midt i 2015 operere helikoptrene fra kystvakt fartøy. Parallelt vil vi starte utprøving av helikopteret på fregattene.»

Kva tenkjer Eriksen Søreide om at det nesten fem år etter enno ikkje står operative helikopter på kystvakt eller fregatter?

Ine M. Eriksen Søreide: Som jeg var litt inne på i min innledning, ble det gjennomført helikopter-skip-integrasjon på et tidspunkt, som gjorde at man kunne

operere fra KV «Senja» i 2016. Man begynte parallelt også forberedelser for og gjennomføring av integrasjonsmodeller på andre kystvaktfartøy og begynte forberedelsene på fregatt. Men vi gjorde en helt klar prioritering av kystvakt framfor fregatt. Det har selvfølgelig hatt noen operative konsekvenser for fregatt, men ut fra det behovet som var, og det at vi ikke lenger hadde helikopter på kystvakt, var det det viktigste. Samtidig ble, så vidt jeg husker, de første operasjonene med kystvakthelikopter fra land gjennomført i 2015, altså at man gjennomførte operasjoner, men ikke fra fartøy.

Stortinget har også vært informert om de forsinkelsene som har vært – og var. Vi syntes jo det var veldig beklagelig at det ble sånn, men det var altså det raskeste vi var i stand til å kunne håndtere dette, og Forsvaret var i stand til å kunne håndtere det. Vårt fokus var på implementering og integrering og ikke minst iverksettelse av operasjoner så raskt det lot seg gjøre.

Nils T. Bjørke (Sp): Forsvarssjefen svara på spørsmål – du var inne på at Forsvarsmateriell har vore ein fordel i denne prosessen – og peikte på at den store omorganiseringa i Forsvaret nok hadde teke vekk noko fokus når det gjeld implementering av helikoptret og å skaffa nok mannskap. Har du nokon kommentarar til det?

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg tenker at det er to litt ulike problemstillinger. Det ene er den organisatoriske utskillingen av deler av tidligere FLO til Forsvarsmateriell og opprettelse av egen etat. Der var, som jeg også var inne på i min innledning, Forsvarsmateriell opptatt av å styrke kompetansen i sin organisasjon for å kunne håndtere innfasing og ikke minst det kompetansebehovet som var for å kunne integrere helikoptrene også på fartøy.

Så var det spørsmålet om hele resten av kompetanseorganisasjonen som trengs i Forsvaret, og da er det særlig Sjøforsvaret og Luftforsvaret spesielt. Det var også Barth Eide inne på, dette store systemet som dette representerer, hvor man i hele spennet, fra utdanning av den enkelte pilot og tekniker til en nokså komplisert systemintegrasjon, er avhengig av å ha kompetanse. Da mener jeg at det var – og er – en utfordring at de drifts- og vedlikeholdsplanene som skulle vært opprettet samtidig med beslutningen om anskaffelse, ikke ble det, og at man på sett og vis slepte med seg en vedlikeholdsorganisasjon som ikke var dimensjonert for det vi da opplevde at var leveransen. Det var noe vi måtte gjøre noe med og gjennomføre avbøtende tiltak for å håndtere.

Møtelederen: Da er det Knag Fylkesnes – vær så god.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Takk for ryddige presentasjoner.

Det er ein gjengangar for denne komiteen at informasjon frå spesielt Forsvarsdepartementet ofte er knapp. I dette tilfellet veit vi at i våre naboland, i dei nordiske landa, har dei i fleire år tilbake hatt ein ganske open debatt om desse spørsmåla, der dei har vore klar over dei tinga som vi i dag, gjennom Riksrevisjonen og kontrollhøyring, får meir innsyn i, sjølv om kravet til informasjon frå regjeringa er det same i dei same landa.

Eit eksempel her er det som eg nemnde tidlegare i høyringa, som var eit spørsmål frå Framstegspartiets dåverande stortingsrepresentant Ellingsen til forsvarsminister Søreide. På spørsmål om når NH90 ville vere fullt operativt integrert i det norske systemet, svara forsvarsministeren:

«Norge inngikk NH90-kontrakten med NATO Helicopter Industries (NHI) i 2001 om kjøp av 14 helikoptre (...) Leveransen av de norske helikoptre er siden blitt betydelig forsinket på grunn av forhold som ligger i NH90 NATO-programmet og i produksjonslinjen hos industrien. Disse forholdene har nå funnet sin tekniske løsning og vi forventer ikke ytterligere forsinkelser.»

Det blir da lagt einsidig skuld på at leveransane er forseinka, mens det Riksrevisjonens rapport her viser, er jo at det også har vore problem frå den norske sida. Det som blir nemnt også her, er mottaksapparatet, driftsorganisasjonen som manglar, materialplan har mangla, flytimane har berre vore ein tredel av det ein har forventet. Burde ein informert Stortinget om desse tinga her? Det er til Eriksen Søreide.

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg opplever at det også har vært betydelig debatt om disse spørsmålene i Norge, rett og slett fordi frustrasjonen over denne forsinkelsen har vært helt enorm, på tvers av politiske ledelser i departementet og over veldig lang tid.

Så mener jeg også at det har vært viktig å informere Stortinget om de estimatene vi har hatt på når vi tror at leveransene kommer til å skje, og når vi tror at operativiteten kommer til å være til stede. Så er det også to litt forskjellige diskusjoner, for gjennom budsjettproposisjonene har det vært sagt noe om hva man tror om leveringstidspunktet, når man forventer mer forsinkelser, eller når man ikke gjør det. Det er ikke alltid det slår til, og grunnen til det er nokså åpenbar: Det er – og har vært – store forsinkelser i systemet.

Vi har også i de graderte orienteringene brukt mer tid på å forklare de operative konsekvensene, hvorfor man opplever f.eks. vedlikeholdsproblematikken som betydelig. Da vi gjennomførte denne store og fullstendige revisjonen av vedlikeholds- og forsyningsstudien vå-

ren 2017, var det bl.a. for å se hvilke operative konsekvenser vi antok kom til å inntreffe framover, midt i den kanskje mest intense implementeringsfasen av de initielt konfigurerte helikoptrene.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV): Takk for det. Men eg vil fortsatt seie... Eller la oss byrja frå ein annan inngang: Leverandøren har innrømt forseinkingar – det er openbert – og har tatt på seg ansvaret for det. Så kjem Riksrevisjonen og peikar på at det også frå norsk side har vore store utfordringar, altså uavhengig av forseinkingar i leveransar har det vore forseinkingar i ansvar, driftstenking, integrering – dei tinga rundt det.

Eg kan stille spørsmål til begge to, kanskje Barth Eide fyrst: Er ein enig i Riksrevisjonens konklusjon om at det også frå norsk side har vore utfordringar som ein kan ta ansvar for einsidig frå norsk side? Hovudansvaret ligg sjølv sagt på leverandør, osv., men at ein faktisk – med din bakgrunn – kan ta skulda?

Espen Barth Eide: Ja, altså, slik jeg oppfatter Riksrevisjonens konklusjon på dette punktet, er det at hovedansvaret ligger hos leverandøren, men at det også var norske forhold. Det er jeg enig i, det er riktig å si, og mange av dem har nå vært belyst. Så er det selvfølgelig også sann at det kan ha vært forhold som har ligget der fra bunnen av, men selve forsinkelsen i seg selv, altså forsinkelsen fra leverandøren, skaper også nye problemer i den norske administrasjonen, for det er ikke slik at hele Forsvaret bare bruker all sin tid på å håndtere denne saken. Det er mange andre ting som også pågår, så det får altså følgekonssekvenser som gjør at det misforholdet på en måte utvikler seg videre.

Men så mener jeg at når vi var kommet til det tidspunktet hvor jeg hadde hovedansvaret, så var vi altså i en slags krisemodus på dette. Det både formidlet vi utad og tok konsekvensene av, og det ligger jo litt i kortene når jeg faktisk vurderte seriøst å kansellere.

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg vil bare legge til på det at både forsinkelsene knyttet til integrering, som var en mer komplisert prosess enn jeg tror mange hadde sett for seg, å få integrert helikopter på fartøyene, og en rekke av de andre spørsmålene, jo også har vært belyst. Jeg tror, som Barth Eide, at det er viktig når man nå ser tilbake på det, at man også ser at mye av den samtidighetsproblematikken vi opplevde – eller har opplevd – i perioder, nettopp er en konsekvens av forsinkelsene, og at veldig mye av dette var ting som måtte håndteres nderveis på best mulig måte, samtidig med veldig mange andre ting. Da mener jeg at når man først hadde tatt beslutningen om å gå videre med kontrakten i 2012, så dreide mye seg om egentlig å håndtere følgene av det og sørge for at helikoptrene ble operative så raskt som

mulig. Så møtte vi på kvist en del steder, det er det ingen som har underslått, og veldig mye av det som måtte håndteres, mener jeg har blitt håndtert på en fornuftig måte, men alle problemer er langt fra løst.

Møtelederen: Takk for det.

Da er vi for så vidt litt inne i tida som vi skal bruke til felles oppfølgingsspørsmål. Det blir i overkant av ti minutter til det, og vi starter med sakens ordfører, Hans Fredrik Grøvan – vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk. Etterpåklokskap er alltid den mest eksakte vitenskap, så den kan vi få lov til å bedrive i denne komiteen. Men det har vært to forsvarsssjefer som har vært veldig tydelige i sine uttalelser når det gjelder vurderingen av prosjektet, og da går jeg ut fra at de har vurdert det helt fra før kontrakten ble inngått, og fram til situasjonen i dag, både Sunde og Diesen. Sunde har brukt begrepet «tragedie» om dette valget, og Diesen har vært tydelig på at en burde ha valgt en annen løsning.

Nå er ingen av dere forsvarsminister nå, men hvilke tanker gjør dere dere om at Forsvarets ledelse på så viktige strategiske tidspunkt i dag går ut og gir såpass tydelige vurderinger av det valget som ble gjort?

Espen Barth Eide: Jeg viser til det svaret som Strøm-Erichsen ga. Det er et viktig og godt spørsmål, og Strøm-Erichsen sa at det var vel første gang hun hørte det så tydelig fra dem. Det tror jeg man skal legge litt vekt på – jeg er enig i det.

At forsvarssjefene til enhver tid delte den dype frustrasjonen over forsinkelsene, er det ingen tvil om. Det var noe vi snakket mye om. Og med integrert strategisk ledelse ser man jo forsvarssjefen omtrent daglig, i morgenmøter m.m. At det skal ha vært en konstant anbefaling fra forsvarssjefen om å kansellere, kjenner jeg meg ikke igjen i, så det tror jeg kanskje er blitt tydeligere over tid enn da man satt i embetet.

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg tror for så vidt at Grøvan er inne på noe viktig når han snakker om etterpåklokskap. Med den informasjonen man har i dag, er det nokså åpenbart at man ikke ville ha inngått denne kontrakten. Samtidig er en konkret konsekvens av dette at den opsjonen som lå inne på å benytte NH90 også som redningshelikopter, nytt redningshelikopter, av naturlige årsaker ikke ble innløst – nettopp på bakgrunn av den erfaringen og den lærdommen man hadde trukket. Jeg tror også at når man ser det i ettertid, er det klart for både tidligere forsvarsministre og tidligere forsvarssjefer at dette ikke var det optimale.

Samtidig vil jeg understreke – og jeg vet ikke om det har vært framme så mye tidligere i dag – at Forsvaret har

understreket at NH90 ble ansett å være det helikoptret som best dekket de norske behovene, som er tidvis spesielle på grunn av de områdene vi opererer i, og at de operasjonene som nå gjennomføres med NH90, viser seg å være gode. Men det er altså vedlikeholdsbehovet, flytimeproduksjonen, som nå er det store problemet.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk.

Møtelederen: Da går vi videre til Magne Rommetveit, og så har jeg tegnet meg selv etter det. – Rommetveit.

Magne Rommetveit (A): Takk, leiar.

Eg vil også gå litt inn på dei norske behova. Fleire har vist til at den maritime bruken gjorde det heile spesielt, og Barth Eide sa òg at me hadde meir kompliserte krav når det gjaldt dei maritime helikoptra. Forsvarssjefen, sjef FLO med fleire var òg inne på det. Men dei var veldig klare på at desse norske krava ikkje var noko dei hadde diskutert og stilt spørsmål ved.

Mitt spørsmål handlar litt om dette: Er me så spesielle? Det er jo også andre land som har kyst og hav og helikopterbehov på skip, og det gjeld både i forsvarssamheng og i andre samanhengar, og ikkje minst her til lands har me hatt helikopter over sjø og oppå plattformer i over 50 år, veldig mykje. Så spørsmålet er: Har ein kanskje stilt litt for vanskelege og kompliserte krav?

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg tenker at det er vanskelig å svare på nøyaktig hvilke krav som er stilt operativt, og om noe kunne ha vært gjort annerledes. Men jeg tror samtidig det er viktig å være oppmerksom på at når vi skal ha helikopter på norske fartøyer, enten det er kystvakt eller fregatt – kanskje i særlig grad kystvakt – så er vi avhengig av særlig to ting. Det ene er rekkevidde, og det andre er evne til å takle klimatiske forhold. Når vi har søkt å finne ulike erstatningsløsninger, har et av hindrene vært nettopp det at man f.eks. er avhengig av visuell kontakt med fartøyet og ikke kan fly på radar hvis systemene er for gamle.

Derfor – selvfølgelig av hensyn til sikkerheten, men også fordi kystvakthelikoptrene med jevne mellomrom også brukes til søk- og redningsoppdrag i tillegg til de skarpe oppdragene som gjelder antiubåtkrigføring osv. – er det vanskelig å se for seg at man skulle fire på en del av de kravene dersom de har klare operative begrunnelser.

Men jeg er enig med deg i at vi nok i mange sammenhenger antar at vi er noe mer spesielle enn det vi er. Akkurat når det gjelder helikopteroperasjoner til havs, er det annerledes for oss enn det er for en del andre land.

Espen Barth Eide: Jeg må langt på vei si meg enig i det. La oss være helt tydelig på at det er ingen tvil om at

særnorske krav, og særfinnske krav, og særfranske krav – og hva det måtte være – gjorde hele prosjektet både dyrere og vanskeligere enn opprinnelig tenkt. Det er utvilsomt riktig.

Men ja, vi er ganske spesielle akkurat her. Det er riktig som Eriksen Søreide sier. Vi har enorme havområder langt mot nord i noen av de vanskeligste klimatiske forholdene i verden, og vi er førstelinjeforsvar mot en større stat i øst som driver en del med ubåtvirksomhet. Vi er ikke Belgia. Sånn sett skjønner jeg at folk var opptatt av disse kravene. Men jeg vil, igjen i etterpåklokskapens klare lys, si at de i og for seg fornuftige innspillene om krav bør veies opp mot kostnader ved de kravene. Fordele og ulemper må veies mot hverandre. Historisk – nå snakker jeg helt generelt – har nok veldig mye av kravspesifikasjonen blitt til hos sluttbrukeren, altså Luftforsvarets helikoptermiljø og fregattmiljøene, uten nødvendigvis å ha et kryssblikk mot Forsvarets helhetlige kostnadsbilde og kompetanse.

Så det er et viktig spørsmål, men det er også noen gode svar på det, mener jeg.

Svein Harberg overtok her som møteleder.

Møtelederen: Da går vi til det som ser ut til å bli siste spørsmål, fra komitéleder Dag Terje Andersen.

Dag Terje Andersen (A): Forsvarsspørsmål, og for så vidt også utenrikksspørsmål, er et av de temaene der det ofte er god dialog mellom regjering og storting. Dere har redegjort for at det delvis skjer i møter som ikke er helt åpne, i den utvidede utenriks- og forsvarskomiteen. Da vil jeg tillate meg å bruke den unike muligheten til å spørre en tidligere leder av utenriks- og forsvarskomiteen, for du har redegjort for den informasjonen du har gitt – altså ikke i detalj, men at det har vært gitt informasjon i den typen møter: Opplevde du det samme da du var leder i utenriks- og forsvarskomiteen? Har du på noe tidspunkt, etter at du er blitt enda bedre kjent med denne saken, tenkt som så at her var det noe vi ikke ble informert om? Eller har du følt at Stortinget, i hvert fall i det organet, har vært godt nok informert i din tid som mottaker av informasjonen?

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg vil nok si at det var en god informasjonsutveksling også da. Det var jo på et annet stadium, eller et annet tidspunkt, i anskaffelsen, men det var også basert på at jeg som komitéleder også stilte spørsmål. Det var dels informasjon fra regjeringa, og dels ba jeg om informasjon, for dette gjaldt særlig rundt den kritiske fasen i 2012, hvor spørsmålet var om man skulle kansellere eller ikke. Nettopp derfor valgte jeg aktivt også å etterspørre mye informasjon, for dette var et tidspunkt der man enten kunne komme i en situ-

asjon hvor man måtte starte en prosess på nytt, eller håndtere konsekvensene av å ha valgt å fortsette med helikoptrene.

Dag Terje Andersen overtok her igjen møteledelsen.

Møtelederen: Da tror jeg ikke det var flere spørsmål, så da sier vi som vanlig at dere til slutt kan komme med noen tilleggskommentarer, dersom dere har ønske om det. Vær så god.

Espen Barth Eide: Jeg tror jeg vil si at slik jeg har fulgt høringen så langt og lest rapporten, mener jeg at dette opplyser en sak som er veldig komplisert, og hvor det nok er vanskelig å finne ett beslutningspunkt hvor alt gikk galt, men hvor jeg mener det er veldig mye å lære som helhet. Og det er kanskje noe av det beste en slik komité og Riksrevisjonen kan gjøre: at man forstår kompleksiteten i det og ser hvilke lærdommer man kan trekke. Da tenker jeg bl.a. på å se på variasjonsbredden i spesifikasjoner i internasjonale prosjekter, og at man kanskje er enda mer kritisk bevisst at noen ganger er det riktig å velge framtidsprosjekter og legge mye inn i det, og at andre ganger er såkalt hylleware – som aldri er hylleware, men mer kjente prosjekter – kanskje bedre. Hva som skulle ha vært gjort her, skal ikke jeg si, men det er den typen lærdom man må trekke ut av det.

Så har disse prosessene ført til at vi har fått et forsvar som er et av verdens beste, men ikke spesielt stort. Det har å gjøre med at man veldig ofte sikter mot Rolls Royce-løsninger, og det kan man også spørre om det nødvendigvis – over tid – er den optimale måten å løse denne typen utfordringer på.

Ine M. Eriksen Søreide: Jeg er veldig enig i det Barth Eide sier. Jeg tror også at den prosessen som både har dreid seg om Riksrevisjonens rapport og høringen her – i tillegg til den informasjonen som tidligere har vært gitt, og høringen om fregattenes operative evne – har bidratt til en større forståelse for kompleksiteten i denne typen anskaffelser. Den er enorm. Hver lille og store del har sin plass, og det har følgekonskvenser nær sagt uansett hva man gjør.

En av de tingene som for meg var overraskende da jeg fikk vite det, var det enorme antallet varianter NH90 finnes i. Det finnes nå over 20 varianter av det som skulle være et enhetshelikopter, selvfølgelig med mange nasjonale kravspesifikasjoner som sikkert for så vidt er godt begrunnet i hvert enkelt tilfelle. Men da er vi plutselig over i en situasjon hvor det også er enklere å forstå hvorfor det ble beheftet med så sterke forsinkelser, hvorfor det har vært utfordrende f.eks. å få nok informasjon fra leverandøren til at vi kan integrere på skip i tide,

osv. – rett og slett fordi det finnes så mange ulike varianter.

Jeg synes det er veldig mange gode læringspunkter i det Riksrevisjonen beskriver, som vi også har implementert. Og jeg tror man også i framtida må være veldig årvåken når det gjelder denne typen store prosjekter – ha god styring, men også erkjenne at den kompleksiteten som er, gjør at man på kritiske beslutningstidspunkter faktisk må gjøre en alternativ analyse som er god og grundig, og ikke falle for fristelsen til å tenke at det finnes enkle måter å løse dette raskt på. Det gjør det veldig, veldig sjelden i denne bransjen.

Møtelederen: Da sier vi takk til dere og deres bidrag, og så settes høringen igjen kl. 15.20.

Høringen ble avbrutt kl. 15.01.

Høringen ble gjenopptatt kl. 15.20.

Høring med forsvarsminister Frank Bakke-Jensen

Møtelederen: Velkommen til forsvarsminister Frank Bakke-Jensen. Du har med deg avdelingsdirektør Odin Standal som bisitter. Velkommen til deg også.

Formalitene er dere vel kjent med. Du får 10 minutter til en innledning først, så blir det spørsmål etterpå. Først har saksordføreren 10 minutter til disposisjon, og så er det 5 minutter til hver av de andre partiene. Dere får anledning til å gi en kort sluttkommentar til slutt, hvis det er nødvendig.

Jeg minner om at når den lampen lyser, er det et halvt minutt igjen. Hadde vi ment 45 sekunder, hadde vi sagt 45 sekunder. Vi prøver å holde tida.

Hjertelig velkommen, nok en gang. Du har nå 10 minutter til en innledning, statsråd – vær så god.

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Takk skal du ha, komitéleder, takk, komitémedlemmer, og takk for invitasjonen til denne høringen.

Som vi har hørt i dag, og som vi vet, har NH90-prosjektet strukket seg over nesten to hele tiår. For vår del har vi vært opptatt av å gjøre nødvendige avklaringer og legge forholdene til rette for at NH90 skal fases inn i Kystvakten og på fregattene i tråd med ambisjonene i langtidsplanen.

Det har vært mange utfordringer med denne anskaffelsen, men NH90 er et helikopter som dekker Norges behov, for Kystvakten og fregattene. Norge har krevene operasjonsområder, med utfordrende klimatiske forhold, som stiller store krav til både materiell og mannskap.

I likhet med andre NH90-nasjoner har også vi hatt kraftige forsinkelser. Vi har nå mottatt tre maskiner i en-

delig versjon. De fem siste er planlagt levert i løpet av 2019, og de seks maskinene som er levert i foreløpig versjon, skal oppgraderes til endelig versjon innen utgangen av 2022. Da skal vi ha oppnådd ambisjonsnivået om operativ kapasitet til å løse oppdrag fra både kystvakt og fregatt med NH90, slik vi informerte om i Prop. 1 S for 2018–2019.

Siden 2015 har NH90 utført begrensede operasjoner fra land til støtte for kystvaktoperasjoner, og høsten 2017 startet Kystvakten operasjoner med NH90 ombord. I 2018 seilte Kystvakten med NH90 om bord i 128 døgn. Planen er å trappe opp flytimeproduksjonen til 3 900 flytimer fram mot 2024.

Det er, som vi har fått godt forklart i dag, leverandøren som i hovedsak har ansvaret for forsinkelsene. Det registrerer vi at også Riksrevisjonen er krystallklar på. Forsinkelser og dårlig kvalitet har ført til utfordringer for Forsvaret og Forsvarsmateriell. Mottaket av NH90 sammenfaller nå med mottaket av andre flytyper, som F-35, AW101 og P-8A Poseidon. Dette har blitt en svært ressurskrevende situasjon for både Forsvaret og Forsvarsmateriell.

Som følge av Forsvarets rapportering om utviklingen i NH90-anskaffelsen i 2013 anså Forsvarsdepartementet det som nødvendig å iverksette tiltak. I perioden 2013–2017 har regjeringen fulgt opp anskaffelsen stadig tettere med etatsstyringstiltak. I mars 2017 så vi behov for å innføre særskilte rapporteringsmøter for implementeringen. Rapporteringsmøtene er ekstraordinær oppfølging med ledelsesnivået i Forsvaret og i Forsvarsmateriell.

Jeg har vært opptatt av å gi god og utfyllende informasjon om NH90-prosjektet. Forsvarsdepartementet orienterte Stortinget første gang i 2005 og har hvert år siden, gjennom årlige proposisjoner, orientert Stortinget om framdriften i prosjektet. Forsinkelsene er beskrevet i prosjekttomtalen i proposisjonene. I tillegg er konsekvensene av forsinkelsene beskrevet andre steder i proposisjonene, f.eks. i Prop. 1 S for 2015–2016, der vi orienterte om forsinkelser i implementeringen på Kystvaktens fartøy, og i Prop. 1 S for 2016–2017, der vi orienterte om uventede forsinkelser knyttet til test mot fartøy og oppbyggingen av delelager.

Den voksende kompleksiteten i prosjektet er åpenbar, og jeg tok derfor initiativ til å utvide prosjekttomtalen i Prop. 1 S for 2018–2019 og vil fortsette å sørge for at Stortinget får mer utfyllende informasjon.

Vi har vurdert mulighetene for og eventuelle konsekvenser av å avslutte anskaffelsen. Etter grundige gjennomganger i både 2012 og 2013 og med avgjørelsene fra 2013 som premiss, nye i 2017, har Forsvarsdepartementet kommet til at det er NH90 som er best egnet som maritimt helikopter for Norge. Begrunnelsen for viderefø-

ring i 2012/2013 var at aktuelle alternativ ville føre til høyere kostander, lengre gjennomføringstid og manglende oppfyllelse av operative krav. I 2017 var begrunnelsen den samme. I tillegg ble det anslått at det ville ta fem til syv år fra ny kontrakt til alternativt helikopter kunne være på plass. I tillegg kommer gjennomføringstida for beslutningsprosess og kontraktinngåelse, som erfaringsmessig tar anslagsvis to år. Det er også et poeng at ingen andre land har hevet kontrakten.

NH90 er et helikopter som etter spesifikasjonene passer godt til vår bruk, men i likhet med andre NH90-land har vi fremdeles utfordringer med høye driftskostnader og lav tilgjengelighet. Blant årsakene til de høye driftskostnadene er mindre internasjonalt samarbeid enn forutsatt.

Forsvarssjefens anbefaling i 2018 var å prioritere NH90 til fregattene. Dette var en konsekvens av at Forsvarets økonomiske ramme tillot å produsere kun 2 100 timer. Jeg ba derfor Forsvarets forskningsinstitutt analysere om det er mulig å produsere opp til det antallet flytimer langtidsplanen legger opp til, og hva dette ville koste. Analysen viser at det er mulig å nå ambisjonen i langtidsplanen og dermed operere NH90 fra både kystvakt og fregattene, men at det vil bli dyrere enn tidligere anslått.

Erfaringer fra nasjoner som har operert med en mer moden versjon av NH90 lenger enn oss, viser at vedlikeholdsbelastningen blir noe lavere etter hvert som kunder og leverandører får mer erfaring med helikoptertypen i operativ bruk, og at driftskostnadene dermed kan reduseres noe. Dette er for øvrig en generell erfaring ved innføringen av nye flytyper.

Som jeg var inne på innledningsvis, har prosjektet gått over svært lang tid. I denne perioden har organiseringen av investeringsvirksomheten i forsvarssektoren gjennomgått en betydelig utvikling. Den mest omfattende endringen kom i 2016, da vi opprettet etaten Forsvarsmateriell for å styrke investeringsvirksomheten. Etableringen har bidratt til en presisering av ansvar og roller mellom de ulike aktørene som er involvert i både anskaffelsen og innfasingen av NH90.

Når vi ser tilbake på alle utfordringene vi har hatt med denne anskaffelsen, kan det være vanskelig å være optimistisk. Oppmerksomheten som dette prosjektet har i departementet, i Forsvaret og i Forsvarsmateriell, gjør likevel at jeg ser lysere på situasjonen nå enn for ett år siden. Vi er imidlertid avhengig av at leverandøren leverer til rett tid med den kvaliteten som er avtalt. Forsvarsmateriell, støttet av Forsvaret, må derfor opprettholde et høyt press på leverandøren.

Fortsatt er det mange utfordringer som skal håndteres. Blant disse er mottaket av de fem siste helikoptrene, innfasingen av helikoptrene på fregattene og trening og

øving for å bli klar til oppdrag. Dette er utfordringer jeg har grunn til å tro at Forsvaret og Forsvarsmateriell vil håndtere, slik at NH90 kan fylle de rollene helikoptret er tiltenkt, både på fregatt og på kystvakt. Vår motivasjon for å gjøre en ekstra innsats i arbeidet med anskaffelse, innfasing og drift av NH90 er at vi vet at det er et svært godt helikopter for Norge.

Det er tydelig at det framover også ligger noen oppgaver for politisk ledelse, der det kan være mulig å gjøre ting. Når vi sier at det har vært for lite internasjonalt samarbeid, mener jeg at det er et handlingsrom ved å jobbe tettere mot de andre NH90-nasjonene. Det er også et forum som består av de opprinnelige fire industrinasjonene som hadde industri som deltok i prosjektet. Vi har søkt om medlemskap i det for å kunne jobbe i et tettere samarbeid med andre nasjoner for å løse problematikken som jeg har beskrevet nå: dårlig reservedelsleveranse, få bedre samarbeid for bedre å beskrive vedlikeholdsrutiner, hente mer kunnskap for å få denne maskinen til å driftes så rasjonelt og godt som mulig.

Med det avslutter jeg min innledning og stiller meg til rådighet for komiteen.

Møtelederen: Mange takk for det. Da starter vi med saksordfører Hans Fredrik Grøvan, som har inntil 10 minutter til spørsmål og svar.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det, komitéleder, og takk for innledningen fra deg, Bakke-Jensen. Jeg har lyst å gå rett på ditt svar til rapporten fra Riksrevisjonen, på den karakteristikken som Riksrevisjonen bruker om prosjekteier som distansert og utydelig, særlig fram til 2016. Du svarer at du ikke deler Riksrevisjonens vurdering fullt ut, og at «NH90-prosjektet følges opp på lik linje med andre investeringsprosjekter».

Da er mitt spørsmål: Er det et kvalitetsstempel, en honnør til oppfølgingen av NH90-prosjektet, eller hvordan vil du forklare den kommentaren?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Det var faktisk et veldig godt spørsmål. Kommentaren ble ikke gitt for å si meg uenig i Riksrevisjonens beskrivelse; den er på mange måter riktig. Men hvis man leser hele korrespondansen, er det tydelige tegn til at departementet og politisk ledelse har tatt tak i prosjektet. Det har vi også fått beskrevet i dag.

Det har vært gjort endringer underveis, og jeg mener at opprettelsen av FMA, Forsvarsmateriell, var viktig for å etablere en tydelig prosjektorganisasjon for denne typen investeringer. Jeg mener at vi aldri skal slutte med å stille oss selv spørsmål om vi er riktig organisert og tett nok på det. Det kan være at rollen til forsvarssjefen kan bli utydeliggjort i måten vi har organisert det på. Vi ser

for oss at det kanskje kan være en idé å sette forsvarssjefen som prosjekteier og ha FMA som en uavhengig etat som tar seg av de investeringene. Ved å sette forsvarssjefen som prosjekteier, får vi i prosjektledelsen umiddelbart også helhetsbildet av Forsvarets behov.

Så mine kommentarer til Riksrevisjonen var strengt tatt ikke for å være kraftig uenig, men det var for å prøve å nyansere det bildet som er. Dette er et veldig langt prosjekt, 20 år, veldig komplekst, og jeg synes beskrivelsen av at det hadde vært for liten kontakt eller for fjern kontakt, ikke passet, i alle fall ikke for alle episodene oppover.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Vi har fått ganske tydelige uttalelser fra tidligere forsvarssjefer, både Sunde og Diesen, når det gjelder karakteristikken av prosjektet – «tragedie» er brukt, og uttalelser om at det skulle aldri vært gjort. Bruun-Hanssen brukte ikke den typen uttrykk i dag, men vi har fått et klart inntrykk av at leveransen har vært veldig problematisk. Burde dette ha vært stoppet på et tidligere tidspunkt, Bakke-Jensen?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Jeg har registrert uttalelsene fra tidligere forsvarssjefer. I den dokumentasjonen vi har fått framlagt, i det vi har lett opp, finner vi ingenting skriftlig, altså at de forsvarssjefene har gjort noe skriftlig for å framstille sitt syn på den måten. Jeg registrerer at i fregatthøringen sa Bruun-Hanssen at han som sjef i Sjøforsvaret hadde fremmet sitt syn på det. Det har heller ikke skjedd i en formell prosess, det er ikke noe, og det er nok det som gjør at forsvarssjefen i dag er tydelig på at i de formelle prosessene oppover har ikke noen av forsvarssjefene kommet med en anbefaling om å terminere prosjektet og gå på noe annet. Men å si tragedie og katastrofe, det mener jeg er helt riktig. Det er beskrivende, det er folkelige uttrykk for en 20-årig prosess der vi ikke har klart å få den helikopterkapasiteten vi skal ha. Det burde ha vært mulig. Så er det veldig mange grunner til det, men vi har ingen anbefalinger om å velge noe annet, at Forsvaret har anbefalt å ta en annen type. Man har gitt disse anbefalingene, og så har man sagt at ut fra den spekken vi mener vi skal ha, ut fra den spesifikasjonen og de kravene vi mener vi trenger for denne kapasiteten i Norge – og dette er altså de fagmilitære som uttaler seg – er det ikke noe annet alternativ. Derfor er det ingen andre som har anbefalt å bytte type, men man har beskrevet problemene underveis.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Nå er jo du i den heldige situasjonen at det er ikke du som har initiert, isteden er det du som har overtatt en utfordring. Men er du enig i den vurderingen, hvis du nå ser det i etterpåklokskapens lys, at en egentlig kunne ha klart seg med en litt

annen utgave, at en har bestilt Rolls-Royce og kunne klart seg med folkevogn, altså en litt rimeligere bil?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Nei, jeg er ikke det, rett og slett fordi det her er ganske mange krav. Det ene kravet er at man skal ha et helikopter som flyter hvis det må nødlande på havet. Det er ganske kritisk i de områdene vi opererer i, og jeg mener det er et krav det har vært riktig å holde på. Det andre er at dette er et helikopter som skal kommunisere mot kystvakt og mot fregatt. Det er også et helikopter som skal kommunisere i de nordlige områdene, der det er problematisk med kommunikasjon. Det har vært stilt krav til en helt annen kommunikasjonspakke på dette helikoptret enn det som er vanlig å levere på en del andre. Det er også et krav jeg mener vi må opprettholde for et norsk helikopter. Så en del av de kravene som er satt i spekken, mener jeg faktisk ikke handler om at vi har bestilt en Rolls-Royce, det handler om at vi har bestilt et helikopter som skal tjene oss der vi seiler, og der vi flyr.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Men Bakke-Jensen, du sier det ble vurdert, både i 2012 og 2017, men en konkluderte med at dette likevel var best egnet – jeg tror det var den formuleringen du brukte – og du støtter det. Men da må jeg spørre: Til hvilken pris? Når en samtidig skal få så mange flytimer som det er ønskelig her, og få en oppgradering fra 2 100 til 3 900 årlige timer, snakker vi om 400 mill. kr per år – altså nesten en halv milliard kroner – i økte driftsutgifter. Hvis en tar hele helikoptrets levetid, snakker vi om 15 mrd. kr ekstra. Er det verdt den prisen som vi nå får på denne Rolls-Royce-utgaven? Og hvilke konsekvenser får det for resten av anskaffelsesprogrammet for Forsvaret?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Til det er det å si at det er ikke min vurdering om det er verdt det, men det vil bli min vurdering hvordan vi skal prioritere de time-ene. Da denne vurderingen ble gjort i 2012, var ikke det prisbildet tilgjengelig rett og slett, man visste ikke så mye om helikoptrene at man hadde det prisbildet. Men samtidig er den avgjørelsen som ble tatt i 2012, veldig styrende for hva slags valg vi får i 2017, og det er litt av problematikken her.

Så mener jeg at vi må legge oss i selen for å kunne få ned den prisen på 470 mill. kr i framtida, men der er det at vi får overtatt de ferdige versjonene, ganske viktig, for når vi får overtatt dem, vet vi hva det er for slags helikopter vi arbeider med. Da kan vi gå inn og begynne å trimme på vedlikeholdsprosedyrer osv. Da kan vi gjøre jobben videre for å få tilgang på reservedeler – tilgang på billigere reservedeler. Jeg mener at det er et mulighetsrom her, uten at jeg er villig til å spå på noe slags vis i dette prosjektet. Men til tidslinjen her: Etter hvert som man

tar noen avgjørelser i sånne prosjekter, endrer man også premissene for å kunne ta noen nye avgjørelser i framtida, og der vi står i dag, mener jeg at vi har ikke så mange valg annet enn å prøve å bli så god som mulig på dette helikoptret.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Det er veldig interessant det du sier, at du ser for deg at en kan få ned prisen. Hva slags mekanismer ligger det i kontrakten for å kunne få ned prisen på disse helikoptrene?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: I selve kontrakten ligger det et premiss om vedlikeholdsressurser og priser. Men dette handler om – og nå blir jeg nødt til å lene meg på det jeg har fått hos fagmiljøene rundt omkring – at man etter hvert blir bedre på denne typen fly, at man bygger opp kompetanse på å fly denne typen. Sea King er vi verdens beste på. Vi flyr flest timer med Sea King, de er 40 år gamle, og det er fordi vi har etablert et eget miljø i Norge som kan dette veldig godt. Ambisjonen må være at vi skal bli god på NH90 også i framtida ved å utvikle kompetanse selv og samtidig ved å samarbeide med de andre nasjonene om å gjøre dette til et godt helikopter.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Det siste spørsmålet i denne runden: Det ble tydelig fokusert på utfordringen med reservemateriell opp mot den situasjonen som vi er i nå. Hvordan ser du for deg at den kan bli løst, sånn at dette kan bli fullt operative helikoptre?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Det er der jeg mener at den ene måten vi har å gjøre det på, er å alliere oss med dem som bruker dette helikoptret, og samarbeide med dem for å få etablert et konsortium sånn at flere produserer deler, og at det blir større tilgang på reservedeler. Fra min stol ser ikke jeg noen annen mulighet enn at vi bruker det politisk, men også bruker departementet og de etatene vi har, på å utvikle gode samarbeidsmodeller, sånn at vi får tak i deler. Vi har som sagt søkt medlemskap i det som heter NAHEMO, som er organisasjonen rundt produksjonen av dette helikoptret. Det mener jeg kan være en god inngang til det. Da er det mulig å beskrive vårt problem bilde og samtidig finne bedre paralleller med andre også i samarbeid med andre nasjoner, få skaffet fram de reservedelene vi trenger, og den kunnskapen vi trenger.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Da vil jeg bare si takk.

Møtelederen: Da vil jeg anmode Harberg om å overta møteledelsen.

Svein Harberg overtok her som møteleder.

Møtelederen: Det gjør han gjerne – og gir ordet til Dag Terje Andersen for Arbeiderpartiets 5 minutter med spørsmål og svar.

Dag Terje Andersen (A): Takk for det. Hvis jeg kan starte her: Med den entusiasmen du beskriver NH90s funksjonalitet i framtida og betydning for Forsvaret – er du egentlig glad for at det ikke ble stoppet i 2012?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Nei, jeg har ingen mening om det burde eller ikke burde ha vært stoppet i 2012. Jeg er forsvarsminister i dag og jobber med det vi har i dag. Men jeg er ganske tydelig på at den avgjørelsen som ble tatt i 2012, er styrende for hva slags handlingsrom vi har i dag, og så ser vi framover.

Så har vi vært gjennom litt over et år med NH90 nå. Jeg registrerer den debatten som kom da forsvarsjefen mente at han måtte prioritere bare fregatt. Da hadde jeg en hel møterekke på mitt kontor, med Fiskarlaget og andre som bruker sjøen, som der kunne beskrive hvilken viktig kapasitet dette er, og hvor godt et helikopter det er, fra Mads Gilbert og nedover. Dette er en maskin vi har inntrykk av at ikke har flydd i det hele tatt. Jo, den har allerede satt spor etter seg langs kysten, sist i helga da den kunne levere røykdykkere til en industribrann på finnmarkskysten fra Kystvakten. Jeg er opptatt av at vi jobber der vi er nå, og så prøver vi å gjøre det beste ut av det i framtida. Jeg kan ikke gjøre noe særlig med den avgjørelsen som ble tatt i 2012, og da bruker jeg egentlig ikke så veldig mye energi på det.

Dag Terje Andersen (A): Takk for det. Vi har også vært inne på alternativer som ble vurdert tidligere. Her ble det brukt begrepet Rolls-Royce eller folkevogn. Ut ifra svaret ditt så tolker jeg det sånn at uansett hvilken leverandør vi hadde valgt, måtte vi hatt de samme spesifikasjonene. Vi måtte bedt alle som skulle levere til oss, om å levere Rolls-Royce – for å bruke det begrepet – med tanke på flyteevne og med tanke på andre egenskaper som ikke ligger inne i de hyllewarene som var alternativet. Er det riktig oppfattet?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Ja, hylleware var et ønske – enhetshelikopter og hylleware lå i spesifikasjonen for lenge siden. Men det er også en diskusjon. Hvis vi da skulle bedt om en Seahawk som kunne flyte – det er sikkert mulig å bygge den om sånn at man får den spesifikasjonen på den – med ny kommunikasjon, blir spørsmålet: Hvor fort hadde man fått til det, og hva ville det ha kostet? Det kan godt hende at det ville vært en bedre løsning i 2008 eller i 2012, men som sagt: Da man gjorde valget om å fortsette i 2013, la det noen premiser for hvilket handlingsrom vi har nå. Jeg kan ikke så mye om helikopter. Jeg hører alle si at det også er et vel-

dig godt helikopter, samtidig som man sier at NH90 er et godt helikopter. Jeg er opptatt av at vi finner så gode løsninger som mulig.

NH90 er antagelig det ordet jeg har hørt uttalt med dyptfølt sarkasme og forakt på flest språk når jeg har reist rundt i NATO-sammenheng. Det er veldig få som sier noe godt om det. Men jeg mener likevel at det er et prosjekt som vi må jobbe framover.

Dag Terje Andersen (A): Da blir det siste spørsmålet nettopp om framover. Nå skal vi som kontrollkomité absolutt ikke gå fagkomiteen i næringen, du må forholde deg til dem når det gjelder framtidige budsjetter og prioriteringer. Men det er likevel interessant, med bakgrunn i Riksrevisjonens rapport, om du kan si litt mer om dine tanker om det. For som det ble sagt fra saksordføreren, er det store kostnader for å få ut av de helikoptrene det som det var meningen at vi skulle få ut av dem, altså få nytten av det. Det har blitt redegjort for både delleveranser, organisasjon vi må ha i Norge, vedlikeholdsfrekvens osv. Du antyder et sted her at første avklaring på det blir i neste langtidsplan. Men det er ganske langt fram i tid, det er noen år til vi går inn i neste langtidsperiode. Kan du likevel si litt om det du nå ser av muligheter på bakgrunn av analysen til FFI, som sier at man kan få opp antall flytimer, men det koster? Kan du si litt mer om det kostnadsbildet og hva det vil bety for andre forsvarsområder, hvis en tar for gitt at en skal forholde seg til budsjettet?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Ja, vi skal forholde oss til budsjettet. Det var en viktig avklaring at FFI kom med sin rapport som sa at det er mulig å hente ut flere timer. For hvis den rapporten hadde sagt at det ikke er teknisk mulig å hente ut flere timer, hadde vi stått i det valget at vi måtte finne et alternativ enten til fregattene eller til Kystvakten. Det var en viktig avklaring.

Så er det et budsjettspørsmål for neste langtidsplan, for i tid kommer det inn når vi skal operasjonalisere neste langtidsplan. Derfor tar vi det med i planleggingen nå, i arbeidet med neste langtidsplan. Det er det jeg har ment når jeg har sagt at det ligger der.

Det kan godt hende at det underveis viser seg at vi blir nødt til å gjøre andre prioriteringer i budsjettet, som vi gjorde i 2017, der vi bevilget 51 mill. kr ekstra til vedlikehold, og det kan godt hende vi må gjøre det framover nå. Det vil vi da ta i de vanlige budsjettprosessene som kommer.

Dag Terje Andersen overtok her igjen som møteleder.

Møtelederen: Da gir jeg ordet til Bente Stein Mathisen – vær så god.

Bente Stein Mathisen (H): Takk for det og takk for en fin redegjørelse.

Nå har vi sittet her i hele dag og fått høre ulike tidligere statsråder fortelle om denne saken og ting som har gått galt. Det er mye etterpåklokskap, som vi også har fått høre. Man ser ut til å ha lært mye av dette. Nå sitter du foran oss som den sittende statsråden. Det er noe med å tenke fremover, som Dag Terje Andersen var inn på nå, og jeg vil følge opp litt der. Hva tenker du er viktig å gjøre fremover nå, og hvilke planer har du for at dette nå skal ende godt til slutt, at vi får alle de helikoptrene vi venter på, på plass? Jeg tenker også på noe som har vært det kritiske punktet, dette med reservedelsforsyningen, som det har vært snakket om i dag, om planer for den fra 2019, så vi får disse kritiske punktene på plass. Kan du si litt om det?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Nå er det sånn at de fem neste helikoptrene er i produksjonslinjen, og vi har folk på fabrikken, så vi mener at vi har god kontroll på det. Det er også sånn at de maskinene som leveres nå, er av mye bedre kvalitet enn de første som ble levert, så det har vært en utvikling på den delen. Den vedlikeholdskontrakten som vi har nå, går ut i sommer, og man er nå i gang med å jobbe fram en ny, som det ble sagt tidligere. Der mener jeg at vi har mye å tjene på å søke allianser med andre nasjoner som har like behov som det vi har. Det må vi gjøre på embetsnivå, men også på brukerpolitisk nivå, hvis vi trenger det for å beskrive denne delen. Og så handler det om å rigge oss så bra som mulig. Det er gjort noen ting, vi bruker bl.a. Patria for å være sikre på at vi har kompetanse nok i Norge til å ta dette. Dette bygger også nasjonal kompetanse utenfor Forsvaret. Nasjonal kompetanse på helikopter er et gode i tida framover. Så jeg mener vi gjør en del grep nå som skal få oss gjennom den tida som kommer. Det viktigste er at vi ikke slakker – vi må holde på denne prosessen og være overtydelige på at dette skal vi få til.

Bente Stein Mathisen (H): Jeg har et lite spørsmål til. Det står også i rapporten her fra Riksrevisjonen at statsråden refererer til en fersk studie som er utført av Forsvarets forskningsinstitutt som viser at det er teknisk mulig å dekke behov for helikopterstøtte i Kystvakten og Marinen med 14 av disse NH90-helikoptrene, men at det i stor grad er et budsjettspørsmål. Har du noen antydning om hva det vil innebære av økte kostnader?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Ja, FFI sier i den rapporten at økningen fra de 2 100 timene som forsvarssjefen så han fikk innenfor kostnadsrammen, til 3 900, er

anslagsvis 470 mill. kr per år. Så en økning over det vil da bli dyrere. Vi er helt åpne på at dette vil koste penger.

Bente Stein Mathisen (H): Takk, da er jeg ferdig.

Møtelederen: Ordet går til Ulf Leirstein – vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det, og takk til forsvarsministeren for en god, klar og konsis innledning.

Det vi har hørt før i dag, bl.a. fra direktøren i Forsvarsmateriell, er at man ikke kan garantere at man er i mål fram til 2023. Det vitner om at det er viktig at man er vel-dig på i denne saken, og det har forsvarsministeren sagt han skal være. Det er jeg glad for. Men er det nå slik at man føler at det er en betryggende dialog med leverandøren, slik at man forhåpentligvis kommer i mål når man har sagt?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Mitt generelt gode humør lurer dere til å tro at jeg er skråsikker på at dette skal gå bra. Det er det ingen grunn til.

Vi har god dialog, men dette er en leverandør som har feilet gang etter gang. At det er noen utpreget tillit mellom kunde og leverandør her, vil jeg ikke påstå. På grunn av det tar vi de grepene vi mener er nødvendig for å være til stede der vi trenger, og for å være helt sikre på at vi har folk i departementet og i Forsvaret som er så tett på prosjektet som mulig. Her handler det om å skaffe seg kunnskap tidlig og være forberedt tidlig på det vi skal gjøre.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det. Du har vært inne på før i svar til noen andre her at du føler deg ganske trygg på den organiseringen vi nå har for å følge opp denne typen prosjekter, men at du også er villig til å kunne endre prosjektorganisering og annet hvis det er nødvendig – bare at du er tydelig på det.

Statsråd Frank Bakke-Jensen (H): Det er et godt spørsmål. Med Forsvarsdepartementet som prosjekteier er det bl.a. et spørsmål som dukker opp. Det er at vi på mange måter driver og kontrollerer oss selv.

Det andre dilemmaet er at forsvarssjefen er satt litt på siden, men samtidig er det forsvarssjefen som egentlig har den fagmilitære oversikten over, det kan være samtidighetsproblematikk, eller det kan være problematikk som går fra Luftforsvaret over til Sjøforsvaret. Derfor mener jeg det kan være et godt grep å sette forsvarssjefen som prosjekteier – ikke fordi departementet skal ta avstand, men det gjør rett og slett at vi fordeler ansvar klarere, og vi lettere tar den tydeligere kontrolljobben i dette. For jeg mener Riksrevisjonen på mange måter har rett når de av og til peker på at her kan det

være i alle fall utydelighet med hensyn til hvor tett man har fulgt prosjektet, og hvordan man har fulgt det.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det. Jeg har ikke ytterligere spørsmål.

Møtelederen: Da går ordet til Nils T. Bjørke, som disponerer inntil 5 minutter – vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Eg – og mange her – oppfatta at forsvarssjefen bekrefta at det var ei lita utfordring med alle omorganiseringane som har vore. Du har jo vore inne på det sjølv, at du kanskje skulle gjera det litt annleis i og med at Forsvarsmateriell, logistikkorganisasjonen og forsvarssjefen kanskje er litt på sida av kvarandre.

Når det gjaldt F-35, vart det ein programdirektør som hadde direkte ansvar for heile oppfølginga av løpet. Kvifor har ikkje du vurdert ei sånn organisering i plassen for å byggja opp Forsvarsmateriell?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: F-35 er på mange måter litt annerledes. Samtidig er det sånn at det er FMA som har ansvaret for å kjøre det prosjektet hos oss. Nå skal vi være klar over at når det gjelder F-35, går USA inn som ett land, og så bestiller de vel 2 000 jagerfly hos sin egen industri. Det er nok et litt annet prosjekt enn et med de nasjonene som da bestiller noen helikoptre, og der vi er inne som liten nasjon og ikke bestiller veldig mange. Så de er ikke direkte sammenlignbare.

Jeg er opptatt av at det skal være mulig også i departementet og for politisk ledelse å stille spørsmål: Hva har skjedd her? Og hvem har ansvaret? De gangene det oppstår utydelighet – eller: det så vi, men vi var ikke i inngrep med det, f.eks. fra forsvarssjefen – mener jeg at det er riktig å ta tak i de problemene. Det er det jeg mener å adressere når jeg sier at det kan være greiere måter å organisere det på, at forsvarssjefen har direkte prosjekt-eieransvar. FMA skal være de som gjør investeringer, men forsvarssjefen har med sitt fagmilitære en direkte inngripen i det, og så kan vi gjøre den kontrollfunksjonen. Det er ikke noen stor omorganisering av det, men det er en litt annen måte å gjøre en prosjektorganisering på for å tydeliggjøre ansvar.

Nils T. Bjørke (Sp): Men denne omorganiseringa som du snakkar om, og først det nedtaket på 317 millioner av vedlikeholdskostnadene i Forsvaret – korleis skal ein klara å kopla det opp til ekstrakostnadene for vedlikehold av desse helikoptera?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Det nedtaket er en omorganisering av generelt vedlikehold i Forsvaret – Forsvaret er en så stor organisasjon – det er å se på rasjonalisering og andre måter å gjøre ting på. Det skal vi holde på med hele tida. Men at ett enkelt prosjekt sam-

tidig kommer opp og sier at det har utviklet seg sånn at vi nå kan synliggjøre ekstra vedlikeholdskostnader på vårt prosjekt, det er ikke i motstrid. Det vil etter min mening kunne tyde på at man styrer ganske godt, for da evner man å lete etter måter å rasjonalisere driften på samtidig som man klarer å løfte fram behov for enkelte prosjekt i samfunnet.

Nils T. Bjørke (Sp): Føler du deg trygg på at disse helikoptera no vil vera operative, at ein klarer å ha nok timar på dei, at ein ikkje får problem når det gjeld reservedelar og mannskap til vedlikehold?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Der må jeg også lene meg på dem som i utgangspunktet kan mye om sånt, og det er Luftforsvaret, det er forsvarssjefen. De sier at dette er en helt annen maskin nå. Forsvarssjefen er tydelig, han sier at han er mer optimistisk nå enn han var for et år siden. Hvis vi klarer å løse de åpenbare problemene vi ser nå, tenker jeg at vi skal klare å få et bedre resultat enn det vi spådde for ikke lenge siden. Men trygg? Dere må også ta meg på det at dere ikke nå øyner at jeg nå leverte noen blanke garantier, for dette prosjektet har skvulpet så lenge at det er jeg ikke villig til å være med på.

Nils T. Bjørke (Sp): Takk.

Møtelederen: Da sier vi takk for det. Da er den fordelte taletida på 5 minutter fra hvert parti over. Vi har 15 minutter til disposisjon for oppfølgingsspørsmål for dem som ønsker det. Jeg tror saksordføreren har bedt om å få et oppfølgingsspørsmål. Grøvan, vær så god.

Hans Fredrik Grøvan (KrF): Takk for det.

Et av de punktene som har vært omtalt i rapporten, og som vi har vært inne på flere ganger i dag, er at det har vært mangel på tilstrekkelige møtepunkter mellom prosjektansvarlig og politisk ledelse. Så er det orientert litt om grep som er tatt, og det gjorde også Eriksen Søreide før deg. Hva vil du si hvis vi nå ser prosessen ut i fra ståstedet i dag? Hva er det vi primært har lært av dette som har skjedd i denne saken, ut fra din vurdering, hvis du skal oppsummere kort i forhold til den type anskaffelser, kompliserte anskaffelser, og styring og håndtering og den typen kompliserte saker?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Jeg er ikke så sikker på at det finnes noen fasit, men erfaringsmessig fra mitt tidligere liv også, så er det veldig ofte sånn at når man etter hvert begynner å avdekke problemer, går det gjerne tilbake til dårlige forberedelser. Veldig ofte har man ikke forberedt seg godt nok. Det går på hva er det man skal ha? Hva er forutsetningen for å få det? Har man avklart de forskjellige behovene? Og så tenker jeg også det

er litt viktig ikke å la seg overraske av at ting endrer seg underveis på såpass store prosjekter. Jeg registrerer – jeg hørte også i dag – at dere spør veldig ofte etter en vedlikeholdsplan, en materiell drifts- og vedlikeholdsplan. Det er et åpenbart spørsmål hvis man kjøper inn 350 lastebiler som man vet hvordan ser ut, og hvordan de kommer. Men det er en større utfordring å levere det hvis man skal kjøpe et helikopter som ikke er bygd ennå. Det er ikke spørsmålet som er dårlig, spørsmålet er veldig godt. For jeg mener at man i begynnelsen av prosjektet skulle ha vært overtydelig på at det var store usikkerheter rundt hvor stort vedlikehold, reservedelslager – og dette skulle ha vært fulgt opp mye bedre underveis. Og at vi i dag lar oss overraske over at det ikke fantes en sånn plan, er kanskje et tegn på at det ikke var beskrevet godt nok den gangen. Så jeg tror at den lærdommen vi tar med oss nå, det aller viktigste vi gjør med den, er å ha all den lærdommen til stede når vi går i gang med neste store prosjekt i Forsvaret – og dem blir det flere av, for å si det sånn.

Møtelederen: Magne Rommetveit – vær så god.

Magne Rommetveit (A): Takk, leiar.

I pressemeldinga frå Riksrevisjonen står det at NH90-prosjektet har mangla ein aktør, overordna alle dei andre, som har teke ansvaret for effektiv samordning og å ta avgjerder, og at Forsvarsdepartementet har vore distansert og utydeleg som prosjekteigar og ikkje har hatt god nok styring til å fanga opp utfordringane slik at det vart sett i verk tiltak i tide.

Det er ikkje noka særleg flatterande beskriving av det departementet som du leiar. Spørsmålet mitt er: Vert den etterlyste samordninga no tilstrekkeleg vareteke ved dette programstyret som me har høyrte om tidlegare i dag, og sånn som du meiner at du handterer det framover, når me no skal ha skikkeleg implementering av desse – som skal verta heilt fantastisk gode helikoptre, som ikkje er Rolls-Royce, og dei er vel heller ikkje folkevogn, eg vil heller kalle det Volvo, det er gode nordiske greier?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Det er ikke noe jeg ville tort å hevde hvis jeg kom over til Sverige; de har jo kjøpt dem, de også, og du sammenligner dem med gullbilen deres. Jeg har registrert – og som jeg har sagt, jeg er ikke uenig i – kritikken fra Riksrevisjonen på det feltet, når du ser prosjektet under ett. Men jeg mener vi har tatt grep generelt i forhold til denne typen investeringer, spesielt også i forhold til NH90. Jeg mener vi følger prosjektet bra nå. Vi har klare strategier for hvordan vi skal agere fra politisk nivå, men også hvordan vi har organisert oss i departementet, i Forsvaret og i FMA for å ta prosjektet videre. Jeg mener vi har avdekket de fleste

problemene. I kort – dette har hatt én stor mangel, det er en leverandør som ikke har levert på det man i utgangspunktet ble enige om, og det har vært et slit, rett og slett.

Møtelederen: Da kan jeg ikke se at flere har bedt om ordet, så hvis jeg tillater meg et siste spørsmål: Jeg mener vi hørte tidligere i dag – riktignok veldig uforpliktende svart, men det gjelder framtidige vedlikeholdskostnader – at til tross for at vi nå snakker om store beløp i forhold til det vi trodde skulle bli resultatet med NH90, altså mange ganger det beløpet vi trodde, ble det antydning at kostnadsbildet på vedlikehold allikevel lå i det området, eller omtrent på det nivå som en kan forvente på den type helikopter. Jeg vet ikke om du hørte det tidligere i høringen i dag, men har dere noen synspunkter på om det høye vedlikeholdsbudsjettet som vi vil være avhengig av framover, er betydelig større enn det en kunne forventet seg hvis en hadde valgt et annet alternativ?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Her blir det – jeg holdt på å si – ren spekulasjon. Med en sak som får så stor omtale i media og så stor oppmerksomhet, er det jo ikke mangel på alternativ kunnskap og andre eksperter. Det har vært levert noen alternative tilbud fra andre leverandører. Jeg har ikke klart å finne noen av fagfolkene våre som umiddelbart sier at det tilbudet der stemmer, og de kostnadene på alternative helikoptre stemmer. Tvert imot viser en del av de vurderingene man har gjort tidligere, at det kan bli dyre helikoptre, det også. Samtidig er det åpenbart at det store problemet med NH90 er at driftskostnadene er mye, mye høyere enn man hadde antydning tidligere. Så skal ikke jeg si verken om det var feil budsjettering tidligere eller om det er rett nå, men jeg holder på at vi har en klar ambisjon om å få rigget oss sånn at vi skal drifte dette helikoptret så rasjonelt som mulig. Vi får de endelige versjonene nå. Det vil gi oss ganske mange svar, og så får vi se hva framtida vil bringe. Men med et så langt og usikkert prosjekt har jeg veldig liten lyst til å spå.

Møtelederen: Da har jeg heller ikke sett flere som har bedt om ordet til spørsmål. Jeg håper vi kan legge til grunn at forsvarsministeren i tida framover vil sørge for å orientere Stortinget grundig om det som kan sies offentlig, og Stortingets utvidete utenriks- og forsvarskomite om det som kanskje ikke kan sies fullt så offentlig. Det regner jeg med er en naturlig konklusjon etter den høringen vi har hatt i dag. Vi sier takk for at du ville komme, men du får anledning til slutt til å gi noen tilleggskommentarer hvis det er ønskelig.

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Takk. Jeg mener ærlig talt – jeg mener åpenbart det var behov for å skrive mer i proposisjonen i år enn det var tidligere, rett og slett fordi vi visste mer, og jeg mener at vi skal informere så bra som vi kan. Så er det også riktig, det som har vært sagt fra statsråder tidligere, at vi informerer Stortinget på mange måter, men i proposisjon har vi altså informert om forsinkelser, om kostnader og også om operative hensyn for kystvakt og for fregatt, i rundelige ordelag, og så bruker vi den utvidete utenriks- og forsvarskomiteen for å ta de tingene som er gradert. Ellers

ser jeg ikke annen mulighet enn at om dere brenner inne med noe, må dere gjerne spørre, og så skal vi forsøke å svare så godt vi kan på de tingene som dukker opp.

Møtelederen: Og det var det du hadde behov for å si til slutt?

Statsråd Frank Bakke-Jensen: Ja.

Møtelederen: Da tror jeg at jeg har en samlet komité med meg når jeg sier lykke til! Takk for ditt bidrag til vårt arbeid med Riksrevisjonens rapport.

Høringen ble avsluttet kl. 16.05.

Vedlegg 4

Referat fra åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen om

Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret (NH90)

Høring onsdag 6. februar 2019 kl. 11.30:

Høring med tidligere forsvarsminister Kristin Krohn Devold	*1
Høring med tidligere forsvarssjef Sverre Diesen.....	* 6

**Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen
onsdag den 6. februar 2019 kl. 11.30**

Møteleder: Dag Terje Andersen (A) (komiteens leder)

Sak:

Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret (NH90)

Møtelederen: Da er klokka 11.30, og vi er klare til å starte høringen.

Jeg vil ønske velkommen på vegne av kontroll- og konstitusjonskomiteen. Jeg viser til at høringen er et ledd i komiteens behandling av Riksrevisjonens undersøkelse av anskaffelsen og innfasingen av maritime helikoptre til Forsvaret, NH90, jf. Dokument 3:3 for 2018–2019, som ble overlevert Stortinget 25. oktober 2018. Målet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å undersøke årsaken til at NH90-helikoptrene ikke er levert og innfaset i tråd med Stortingets vedtak og forutsetninger.

Det er bare deler av rapporten som er offentlig. Riksrevisjonen har utarbeidet et åpent dokument og en gradert rapport i saken. Rapporten, som er oversendt Stortinget som uttrykket vedlegg, er gradert Begrenset i henhold til tidligere sikkerhetslov §§ 11 og 12 og Fortrolig i henhold til beskyttelsesinstruksen § 4.

Komiteen avholdt en omfattende høring 28. januar 2019. Tidligere forsvarsminister Kristin Krohn Devold var invitert til den høringen, men hadde ikke anledning til å delta på grunn av tjenestereise i utlandet. Derfor besluttet vi å gjennomføre en høring med henne i dag.

Komiteen besluttet i tillegg å invitere de tidligere forsvarssjefene Sverre Diesen og Harald Sunde til samme høring. Harald Sunde meldte tilbake at han ikke hadde anledning til å delta i dag.

Dette er en åpen høring, og det er derfor viktig at deltakerne gir klar beskjed hvis de ikke kan besvare noen spørsmål fyllestgjørende uten å gjengi opplysninger som er taushetsbelagte. Av Reglement for åpne kontrollhøringer § 3 nr. 2 framgår det:

«Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å rope opplysninger undergitt taushetsplikt, bør den innkalte gjøre komiteen oppmerksom på dette. Den innkalte kan anmode komiteen om å få avgitt forklaring helt eller delvis for lukkede dører.»

De som i dag skal på høring, er gjort kjent med hva høringen skal omhandle, og jeg viser til de punktene som er gjort kjent for den enkelte.

Jeg vil få orientere om at Hans Fredrik Grøvan fra Kristelig Folkeparti var saksordfører da vi hadde den siste høringen, og fram til torsdag 31. januar 2019. Så har

Stortingets valgkomité behandlet de endringer som fulgte av regjeringsutvidelsen. Det betyr at Kristelig Folkeparti ikke lenger har medlem i kontroll- og konstitusjonskomiteen, og når man ikke hadde noen andre, ble jeg valgt som saksordfører.

Det er mitt og komiteens håp at denne høringen kan gi nødvendige opplysninger i saken, og at det skal være grunnlaget for den konklusjonen som komiteen skal treffe i sin innstilling til Stortinget.

Det blir tatt stenografisk referat fra høringen, og referatet kommer til å følge som vedlegg til komiteens innstilling til Stortinget.

De prosedyrene som er fastsatt i Reglement for åpne kontrollhøringer, vil bli fulgt. Den inviterte vil først få holde en innledning og får gi en kort sammenfatning etter at komiteens utspørring er avsluttet.

For at komitémedlemmene skal få stille de spørsmålene som er nødvendige, vil jeg be om at svarene blir så korte og konsise som mulig. Jeg gjør oppmerksom på at lampa her vil lyse rødt når det er 30 sekunder igjen av taletida.

*Høring med tidligere forsvarsminister
Kristin Krohn Devold*

Møtelederen: Vi er da klare til å starte. Jeg vil få ønske velkommen til tidligere forsvarsminister Kristin Krohn Devold. Du var forsvarsminister i perioden fra 19. oktober 2001 til 17. oktober 2005. Som jeg sa, har du 5 minutter til en innledning, og så blir det en runde med spørsmål på 25 minutter etterpå, før du får anledning til å oppsummere. Vær så god, tidligere forsvarsminister Kristin Krohn Devold.

Kristin Krohn Devold: Tusen takk, komitéleder.

Takk for invitasjonen til høring. Det gir også et grunnlag for å gå gjennom fire år med regjeringsnotater, fire år med absolutt alle kalendrene, hver eneste dag, og er slik sett for så vidt en kjærkommen anledning til å oppsummere en periode inne i eget hode.

Jeg skal kort gå inn på det vi i denne gjennomgangen har funnet som er relevant for saken i min periode. Det er kanskje ikke så mye.

Som komiteen er godt kjent med, ble MoU-en mellom Danmark, Norge, Sverige og Finland om å gå til felles innkjøp av nordisk enhetshelikopter inngått allerede i 1999. Det var den MoU-en som til slutt endte opp i en pressekonferanse 13. september 2001, der valget av leverandør ble offentliggjort. Sverige og Finland signerte kontraktene kort tid etterpå. Det som faktisk skjedde i min periode, var at også Norge signerte. Deretter skjedde det ingenting i denne saken før framleggelsen av statsbudsjettet for 2006, som skjedde i oktober 2005,

like før min regjering gikk av. Da kom den første meldingen om forsinkelser, og den kom i selve statsbudsjettet.

De to dokumentene som har vært relevante for denne saken, og som vi, ved hjelp av også Forsvarsdepartementets embetsverk, har funnet, er den saken vi behandlet i regjeringen, der vi konstaterte at den forrige regjeringen hadde tatt beslutning, og at slik sett var avtalen med Sverige og Finland slik at også Norge måtte signere for ikke å forsinke prosessen hos våre nordiske allierte, og den andre saken er varselet om forsinkelse, som da kom i statsbudsjettet framlagt i oktober 2005, rett før regjeringsskiftet.

Selve behandlingen i Stortinget av den første forsinkelsen skjedde etter at jeg var gått av, og dialogen mellom departementet og Stortinget skjedde slik sett under en annen statsråd.

Av alle dokumenter fra embetsverket til meg i helikoptersaken som vi har gått gjennom, er det funnet kun ett relevant notat. Det er fra 26. oktober 2001, altså en uke etter at jeg gikk på, og i det notatet meldes det kort at forhandlingene er avsluttet, og valget er tatt.

Jeg vil derfor bruke litt av min gjestående tid til å reflektere litt over hva som var de viktigste lærdommene i min periode som forsvarsminister. Min periode handlet særlig mye om internasjonale operasjoner. Vi gikk jo på like etter 11. september 2001. Det ble erklært artikkel 5 i NATO, og alle land måtte bidra.

Den viktigste lærdommen fra min periode var at når man skal opptre sammen med allierte, er det om å gjøre å ha mest mulig likt utstyr som det de allierte har. Den konklusjonen trakk vi da vi stilte med transportfly, C-130, i Bisjkek. Vi hadde aldri kunnet gjøre det hvis ikke også de andre vi stilte sammen med, hadde hatt C-130, slik at vi kunne vedlikeholde og drifte sammen med andre allierte. Vi trakk den samme konklusjonen da vi stilte med F-16, først i Bisjkek, så i Bagram. Vi hadde aldri kunnet stille hvis det ikke var for at både Danmark og Nederland, og også USA, stilte med de samme flyene, slik at vi kunne få drift og vedlikehold i en økonomisk forsvarlig pakke.

Vi erfarte også at når det gjelder kommunikasjonsutstyr, var det viktig å ha det samme som våre allierte. Det hjalp ikke at hvert enkelt land kom med sitt eget kommunikasjonsutstyr, og så måtte man bruke mobiltelefon til å kommunisere.

Disse operative erfaringene ble formulert i den langtidsplanen som jeg la fram, og som også Riksrevisjonen henviser til, St.prp. nr. 42 for 2003–2004, der en av konklusjonene var at man i framtiden måtte benytte seg mye mer av såkalte «off-the-shelf»-investeringer, kjøpe ting som allerede var ferdig og allerede virket, og at man i langt større grad måtte gå til investeringer i et alliert perspektiv og kjøpe kapasiteter sammen med de land vi

opererte sammen med. Det var den viktigste «lessons learned» allerede da, basert på de operative erfaringene, og det gjorde også at innkjøpspolitikken i Forsvaret ble justert i henhold til dette i den perioden jeg satt.

Takk for oppmerksomheten.

Møtelederen: Takk for det.

Siden jeg er sakens ordfører og sånn sett har tenkt å starte med spørsmål, overlater jeg møteledelsen til Nils T. Bjørke, som er andre nestleder i komiteen.

Nils T. Bjørke tok her over som møteleder.

Møteleieren: Då vil eg gje ordet til saksordføraren.

Dag Terje Andersen (A): Takk for det.

Du viser til at det var lite kommunikasjon med Stortinget og for så vidt også, sånn som jeg oppfattet det, få interne dokumenter i departementet knyttet til denne saken i den perioden du var statsråd. Men dette var jo perioden rett etter at avtalen ble inngått. Er det riktig oppfattet at dere i liten grad i løpet av så lang tid som fire år diskuterte forberedelsene til mottakelsen av helikoptrene?

Kristin Krohn Devold: Jeg tror jeg heller vil si det slik at fordi helikoptrene skulle mottas i perioden 2005–2008, som i hovedsak også var den neste perioden etter at jeg satt, var det ikke det som var høyest på agendaen. Det handlet rett og slett om at vi var i en tid da vi hadde to hovedoppgaver. Det ene var å gjennomføre den store endringen av Forsvaret som var vedtatt våren 2001, og som var en ganske drastisk modernisering av forsvarsstrukturen vår. Den andre saken var å levere i henhold til alle de internasjonale operasjonene som NATO var involvert i i perioden 2001–2005, og som langt på vei var en direkte konsekvens av angrepet 11. september.

Men det var ingen grunn til å tro at Forsvaret ikke var i stand til å ta imot de bestillinger som var inngått. Jeg vil også her henviser til det som står i Riksrevisjonens rapport, nemlig at leverandøren har erkjent ansvaret for forsinkelsene fram til 2011.

Dag Terje Andersen (A): Grunnen til at jeg spør, er at jeg bl.a. har sett et spørsmål som ble stilt av daværende stortingsrepresentant Øyvind Korsberg. Den 15. november 2004 ble det sendt, og det ble besvart av deg. Der blir det bl.a. vist til at Forsvaret 30. august 2002 inngikk kontrakt med leverandøren om deler av vedlikeholdet de første fem driftsårene.

Det er jo et eksempel på den planleggingsfasen en da var inne i. Generelt, ut ifra det svaret, ser det ut som om det på det tidspunktet var aktivitet i departementet for å forberede. Hvis jeg kan si det sånn: Så vidt jeg hus-

ker fra valgkampen i 2005, var det vel heller ikke forsvarsministerens eller andre statsråders plan eller ønske å gå av. Det var i 2005 og 2006 og de påfølgende årene helikoptrene begynte å komme, så det er derfor jeg borer lite grann i de forberedelsene som skjedde i din periode. Noe av det vi har fått høre tidligere, tyder på at forberedelsene har vært for dårlige. Hvis det i fire år har vært liten oppmerksomhet om forberedelser til mottak – eller et annet tema som har vært oppe her tidligere, nemlig de spesifikasjoner som norske myndigheter har gitt når det gjelder helikoptrene, som også handler om utvikling av helikopteret og hvor lang tid det tar. Det overrasker meg litt at det har vært lite fokus på det i en hel fireårsperiode.

Kristin Krohn Devold: Jeg tror nok ikke jeg vil være enig med komitélederen i at det var lite fokus på det. Jeg svarte i grunnen på hvilke saker som lå øverst på dagsordenen hos politisk ledelse. Det betyr ikke at ikke de som satt med helikopterprosjektet, og de som satt med Forsvarets materiellinvesteringer også i departementet, hadde den nødvendige oppmerksomhet på det.

Ingen av de spørretimespørsmålene som ble stilt til meg i perioden, bl.a. fra Korsberg – jeg tror det var fire spørretimespørsmål som gikk på helikoptrene – handlet om helikoptrenes egenskaper eller ting knyttet til forsinkelser. Det gikk på at man den gangen var midt i en politisk konflikt om lokalisering – mellom Bardufoss og Sola. Det gjaldt både det spørsmålet som komitélederen her refererte til, og et lignende spørsmål i samme periode. Så fokuset i dialogen rundt helikoptrene var i grunnen på hvor man eventuelt ville lokalisere vedlikeholdet for helikoptrene, om det var på Sola eller på Bardufoss. Det var også en av de tingene som ble adressert i den neste omstillingsproposisjonen for Forsvaret, den nevnte St.pr. nr. 42 for 2003–2004.

Dag Terje Andersen (A): Takk for det.

Så har det vært et annet tema her, og det er kvalitetssikring av kontrakten. Nå har vi fokusert mye på sikkerhet for leveranser og økonomi. Som du sier, var saken ferdig forberedt da du overtok, men det var tross alt på din vakt at denne avtalen ble inngått. Blant annet er spørsmålet om kvalitetssikring av kontrakten sentralt. Da kunne det være fristende å spørre – for dette var en stor investering: Hvor var finansministeren? Hvilke tilbakemeldinger fikk du fra dem som vanligvis påser at fagdepartementer har kvalitetssikret skikkelig at leveransen følger skjema, ikke minst når det gjelder den økonomiske delen av leveransen?

Kristin Krohn Devold: Den samlede vurderingen til regjeringen var at her var valget tatt. Det var kommunisert utad, det var kommunisert til pressen, og vi had-

de forpliktelser overfor de to andre kontraktlandene, Sverige og Finland. Det var den norske signaturen som gjensto. Dette var utslagsgivende for det som var regjeringens konklusjon, og selvfølgelig også daværende finansministers konklusjon, nemlig at i tråd med forrige regjeringens beslutning og pressemeldingen 13. september gir man fullmakt til at Forsvaret kan signere, slik man har, på mange måter, lovet.

Når det gjelder Regjeringsadvokatens kvalitetssikring av kontrakten, ser jeg av brevet fra Regjeringsadvokaten at han beskriver at han kom inn i kvalitetssikringen av prosjektet relativt tidlig i 2001. Det står at han har bistått Forsvaret både i utarbeidelsen og i forespørselen av de første kontraktsutkastene, og det henvises til kontraktsarbeid både 28. mars 2001 og 15. juni 2001. Den avsluttende kommentaren til Regjeringsadvokaten, som var den eneste vi hadde tilgang til da, er følgende:

«Ut fra de ovennevnte forutsetninger er det Regjeringsadvokatens oppfatning at de foreliggende spesielle kontraktsvilkår ivaretar Forsvarets interesser som bestiller på en tilfredsstillende måte.»

Så ser jeg at Riksrevisjonen i ettertid har gått inn i hvor mye Regjeringsadvokaten egentlig fikk se i den dialogen som varte våren 2001. Det skjedde, igjen, under en annen statsråd, og det har jeg ikke forutsetninger for å ha noen oppfatning av. Men konklusjonen til Regjeringsadvokaten, som jeg her siterte, forelå i min periode.

Møteleiaren: Då kan eg gje møteleiinga over til komitéleiaren.

Dag Terje Andersen overtok her som møteleder.

Møtelederen: Er det andre som har tilleggsspørsmål? – Ulf Leirstein, vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det, komitéleder, og takk for innledningen vi fikk. Jeg skjønner at det kan være vanskelig å tenke tilbake, det er ganske mange år siden. Jeg har stor forståelse for at det kan være en krevende operasjon å prøve å huske alle detaljer.

I statsbudsjettet i oktober 2005 skrev man at det ville bli forsinkelser, og det var sikkert skrevet inn noen uker før statsbudsjettet ble lagt fram. Kan du erindre hvilken dialog man hadde i departementet, altså med helikopterprosjektet om dette, om at det var meldt om forsinkelser? Var det slik at det «bare» var en forsinkelse, eller var det slik at dette kunne bli noe mer alvorlig, ikke minst at det ble veldig mye forsinkelser? Klarer du å erindre noe om den dialogen der, bl.a. hva embetsverket sa ifra om før man skrev det man skrev i budsjettet?

Og når det gjelder dialogen med Stortinget: Var det noen som helst dialog med utvidet utenrikskomité eller

forsvarskomiteen på det tidspunktet, før statsbudsjettet ble fremlagt, eller var det først da statsbudsjettet ble fremlagt at dette ble opplyst? Kan du si noe rundt det, hvis du klarer å huske?

Kristin Krohn Devold: Nå er det slik at man heldigvis har et departement til å hjelpe på husken, og derfor har vi tilbrakt en hel dag i departementet for å gå igjennom alle embetsverksnotater til statsråden i denne saken. Det er ingen egne notater om forsinkelsen som er identifisert, kun selve budsjett-teksten, og det kan tyde på at meldingen om forsinkelsen kom relativt sent, i hvert fall på statsrådens bord. Det som derimot er understreket i teksten, er at alle NATO-land som bestiller, er berørt på samme måte, både Frankrike, Tyskland, Nederland og Italia, og at det sann sett ikke er noe spesielt med Norges rolle som bestiller. Det er også presisert at forsinkelsen ikke vil endre kostnadsrammen for prosjektet.

Så kan jeg legge til at det at et investeringsprosjekt med en god del utviklingselementer i seg blir noe forsinket, er vel kanskje mer vanlig enn uvanlig. Vi hadde selvfølgelig gravd mye dypere i materien hvis vi hadde blitt sittende etter valget i 2005, men det ble altså en annen statsråd som måtte ta dialogen med Stortinget vedrørende budsjettet. Den dialogen rakk vi aldri å ta.

Møtelederen: Da er det Bente Stein Mathisen – vær så god.

Bente Stein Mathisen (H): Takk skal du ha, og takk for innledningen. Det er ikke så lett å huske så langt tilbake, men du har god hjelp, har jeg skjønt.

Men jeg lurer på én ting, og det gjelder: Deltok du som statsråd den gangen noe i det samarbeidet med de andre nordiske land rundt NH90-kjøpet? Var det noe som var på agendaen?

Så har jeg et spørsmål til: Du nevnte i din innledning at du har gjort deg noen erfaringer og læringspunkter av dette, og at det går litt på å bruke samme utstyr, ha samme vedlikeholdsprogram som andre allierte når det gjelder innkjøp av militært utstyr. Hva tenker du i dag om dette kjøpet, dette utviklingsprosjektet? Hadde man handlet noe annerledes hvis man visste det man nå vet?

Kristin Krohn Devold: Ja, det tror jeg faktisk. Samtidig er det veldig lett å være etterpåklok på andres vegne. Men jeg tror at mye av det som lå i teksten i St.prp. nr. 42 for 2003–2004, og som nettopp gjaldt de erfaringene vi hadde fra internasjonale operasjoner vi vært inne i, gjorde at vi ville tatt andre valg. Men det var erfaringer vi hadde nesten fem år senere, og de kan sann sett ikke anføres som kritikk av dem som satt fra 1999 til 2001.

Jeg skal gi noen eksempler på materiellbeslutninger som jeg selv tok, nettopp med bakgrunn i disse erfaringene, fordi det også har vært en del av den offentlige debatten om man skal velge amerikansk versus europeisk. Det var et stort behov for nye transportfly. Jeg valgte å kjøpe C-130J, som er amerikanske transportfly, fordi det var en forlengelse av de C-130 vi allerede hadde, og fordi flyene allerede fantes, og fordi vi kunne kjøpe dem brukt og dermed få dem direkte inn i operasjonen. Den gangen var det også et sterkt press og ønske, selvfølgelig, fra europeisk industri om at vi skulle kjøpe et ikke helt ferdig europeisk transportfly. Det sa jeg nei til. Tilsvarende når det gjaldt kampflyinvesteringene: Også der var det et europeisk alternativ. Jeg var veldig sikker på at det å velge F-35, på bakgrunn av F-16-erfaringene og de internasjonale operasjonene vi hadde, ville være det riktige med tanke på framtiden, av samme grunn som jeg nevnte, at vi hadde erfaring både i Bisjkek og i Bagram med å operere de to nevnte flyene.

Så er det et moment til som ikke er nevnt så mye i debatten, men som er viktig, og det er: Hvor er det norske flyvere får sin opplæring? Norske flyvere får sin opplæring i USA, enten de flyr transportfly, kampfly eller helikopter. Norske helikopterflyvere får sin utdanning i Fort Rucker. I Fort Rucker lærer de å fly to fly. Det ene er Bell, det andre er Black Hawk. De er altså utsertifisert på disse to når de er ferdig utdannede helikopterførere. Dette opplæringssamarbeidet er også viktig når man – i framtiden – skal velge utstyr. Det har også vist seg i dette helikopterprosjektet at det er veldig mange ting som handler om vedlikehold i etterkant av leveransene, som er krevende. Men igjen: Man kan ikke direkte bruke den erfaringen og snu pilen tilbake til før 2001. Dette var erfaringer vi gjorde i 2001–2005, som gjør at vi vil, antageligvis, se litt annerledes på det i dag.

Møtelederen: Da er den neste Nils T. Bjørke – vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Berre for å få det heilt klart: Det er ofte slik at når ein får ei ny regjering, vil ein ta nokre rundar på store prosjekt som den gamle regjeringa har gjort. Men oppfattar eg deg rett når du seier at sjølv om ikkje kontrakten var skriven, hadde denne saka kome så langt med dei nordiske landa at de ikkje gjekk inn i sjølve prosjektet med helikopter før det vart underskrive?

Kristin Krohn Devold: Jeg kan si at vi på bakgrunn av at det var avholdt en pressekonferanse, det var en felles avtale med tre land – de to andre landene hadde allerede skrevet under – betraktet vi det slik at den forrige regjeringen hadde tatt beslutningen, og at det skulle ganske sterke ting til fra vår side hvis vi skulle endret

det. Og jeg må minne om at selv om det er et valg i et land og man skifter mellom røde og blå partier, er det fortsatt den samme nasjonen, det er det samme landet, og internasjonalt vil andre land forvente at vi forholder oss til inngåtte avtaler. Det er viktig.

Nils T. Bjørke (Sp): Det er eit greitt svar. Dette med driftskostnaden for disse helikoptera har vore mykje framme no. Var det noko tema i di tid, eller er det noko som har kome fram seinare?

Kristin Krohn Devold: Det har nok kommet fram mye senere. Der vil jeg også henvise til Riksrevisjonens rapport, som peker på mottaksapparatet fra 2011 og etterpå, at det kanskje var der de største utfordringene var. Det sto også i Riksrevisjonens rapport at leverandøren har påtatt seg ansvaret for forsinkelsene fram til 2011.

Men jeg glemte å svare på et spørsmål som ble stilt, og det gjaldt hva vi snakket om i nordiske fora. Også her tror jeg at jeg vil si at vi snakket nok ikke om helikopterkjøp, for kjøpet var foretatt. Vi snakket mye mer om internasjonale operasjoner, for selv om Sverige og Finland ikke er i NATO, opplevde vi at både Sverige og Finland hadde styrkebidrag i Afghanistan. Det å kunne jobbe integreert, og at Norge kunne være en åpning for Sverige og Finland til å bidra i NATO-operasjoner, også for å få en operativ testing av sitt forsvar, var nok høyere oppe på agendaen. Med Danmark er situasjonen annerledes, for med Danmark hadde vi en NATO-kollega, og vi var sammen med Danmark både, som sagt, når det gjaldt transportfly og kampfly allerede i Afghanistan. Så vi hadde nok et tettere forhold med Danmark fordi de var NATO-alliert, i en veldig krevende operasjonsperiode.

Møtelederen: Da overlater jeg møteledelsen til Nils T. Bjørke, hvis jeg kan få ordet til et oppfølgingsspørsmål.

Nils T. Bjørke tok her over som møteleiar.

Møteleieren: Då får Dag Terje Andersen ordet, vær så god.

Dag Terje Andersen (A): En av de tingene vi har vært inne på her, og det som kommer fram bl.a. i media, er at noen mener at Luftforsvaret har sagt at de ville ha et annet alternativ. Jeg er helt innforstått med prosessen før og tidspunktet du overtok på, men kan du huske at du noen gang i løpet av dine fire år i departementet fikk signaler om at Luftforsvaret egentlig mente at vi hadde handlet feil? For det er jo litt interessant med tanke på hvilke råd politikerne har fått opp gjennom årene.

Kristin Krohn Devold: Jeg skjønner godt at spørsmålet blir stilt. Da må man jo definere Luftforsvaret, ikke sant, for Luftforsvaret består jo av veldig mange mennesker, og jeg er helt sikker på at det finnes forskjellige synspunkter blant forskjellige mennesker i Luftforsvaret. Men det er den til enhver tid sittende forsvarssjef som målbærer hva som er Forsvarets syn. Jeg hadde et veldig godt og nært forhold til Frisvold, og dette var ikke en del av den dialogen han og jeg hadde. Jeg tror nok at Frisvold, som var forsvarssjef mesteparten av min periode, oppfattet at helikoptersaken var avgjort.

Møteleieren: Eg gjev møteleiinga tilbake til komiteleieren.

Dag Terje Andersen (A): Jeg hadde egentlig tenkt å stille et spørsmål til, for det er ikke flere som har bedt om ordet, hvis det er greit.

Møteleieren: Då fortset du.

Dag Terje Andersen (A): Det kan komme til å bli et sentralt punkt for oss, nettopp det poenget, men jeg oppfatter det sånn at du i løpet av din periode som statsråd ikke hørte om forhistorien til prosjektet. Ble du kjent med at Luftforsvaret hadde hatt andre ønsker, eller var det ukjent for deg i den perioden du satt?

Kristin Krohn Devold: Jeg vil heller si det slik at det ville vel ikke vært så korrekt at forsvarsledelsen gikk og klagde til meg om ting de eventuelt måtte ha vært uenige om i forrige periode. Jeg må si at jeg oppfattet Frisvold som en veldig korrekt person, og vi konsentrerte oss om det vi hadde ansvaret for i vår periode. Men det som Luftforsvaret engasjerte seg i i min periode, var valget av transportfly og valget av kampfly. Det lå framover i tid, og da var de veldig opptatt av at vi skulle velge det som ga de beste operative muligheter, sammen med våre nærmeste allierte og sammen med de land der vi hadde opplæringsansvaret, i dette tilfellet USA.

Dag Terje Andersen overtok her som møteleder.

Møtelederen: Er det flere som har spørsmål?

Det er det ikke, og da kan vi si takk til deg for en god redegjørelse og for klare svar. Så får du anledning til slutt til å gi noen tilleggs kommentarer dersom du skulle ønske det.

Kristin Krohn Devold: Jeg håper jo at det viktigste målet med komiteens høringer er å finne en vei ut av det uføret vi faktisk står oppe i nå. Vi vet at Sverige tok en beslutning i 2009 om å kjøpe noen tilleggshelikoptre. Vi vet at Danmark har gjort det. Jeg tror at mye av

den «lessons learned» som kommer ut av denne prosessen, tok vi faktisk allerede konsekvensen av i den stortingsproposisjonen, nr. 42, om at vi skulle benytte oss mer av «off the shelf»-investeringer. Jeg tror det viktigste man gjør nå, er å løse den akutte situasjonen vi står oppe i, slik at Luftforsvaret og hele Forsvaret får den helikopterkapasiteten vi trenger. Så må vi kanskje reparere litt på den beslutningen som ble tatt den gangen, og konsentrere oss om det som gir en best mulig operativ evne i tiden framover. Lykke til med arbeidet!

Møtelederen: Takk for det.

Da starter vi opp igjen høringen kl. 12.15.

Høringen ble avbrutt kl. 11.59.

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.15.

Høring med tidligere forsvarssjef Sverre Diesen

Møtelederen: Da er klokka 12.15, og vi er klare til å starte opp igjen. Jeg vil ønske velkommen til tidligere forsvarssjef general Sverre Diesen. Du var forsvarssjef i perioden 1. april 2005 til 30. september 2009.

Du kommer innledningsvis til å få 5 minutter til en innledning, og så blir det en åpen spørsmålsrunde på 25 minutter før du får anledning til å oppsummere til slutt, om du ønsker det.

Når det gjelder formalitetene knyttet til åpne høringer og behandling av taushetsbelagt informasjon, har jeg grunn til å tro at general Diesen er godt kjent med dem fra før. Så vi går rett på sak og starter opp. Du har altså inntil 5 minutter til en innledning – vær så god.

Sverre Diesen: Takk for det, komitéleder. Mine damer og herrer, takk for invitasjonen. La meg begynne med å oppsummere fire forhold av betydning i min periode som forsvarssjef, som går tilbake til tiden før 2005, da jeg tiltrådte.

Det første var prosjektets kravdokument nr. 2 fra 1999, der de norske kravene til helikoptret beskrives. Det er undertegnet av daværende lufttjenesteinspektør og alle de tre forsvarsgrensjefene.

Så er det totalprosjektdokumentet, det såkalte TP-DOK 2 fra januar 2000, altså fra før det ble innhentet tilbud fra industrien, som stiller seg bak kravdokumentet og vurderer ulike aktuelle helikoptertyper, og som er underskrevet av daværende forsvarssjef og, igjen, alle de tre forsvarsgrensjefene.

Det tredje var den såkalte konsekvensanalyse nr. 2 fra august 2000, utført av Luftforsvarsstaben og med alle de berørte inspektorater og forvaltninger som deltagere. Denne analysen vurderte tilbudene fra leverandørene og konkluderte entydig med at begge de to andre

modellene enn NH90 som da var aktuelle, S-92 fra Sikorsky og EH101 fra AgustaWestland, hadde egenskaper med hensyn til vekt og størrelse som gjorde at de var uegnet til å operere fra våre fartøyer.

Konsekvensanalysen pekte derfor på NH90 som det eneste reelle alternativ som tilfredsstilte kravene. Jeg kan jo føye til at siden spørsmålet om SH60 Seahawk har vært mye oppe i mediene i forbindelse med disse høringene, var altså ikke Seahawk i det hele tatt tilbudt av Sikorsky på dette tidspunkt.

Det fjerde forholdet var selve kontrakten, som ble undertegnet høsten 2001. Den inneholdt som alle slike kontrakter en mengde merkantile, juridiske og tekniske bestemmelser som forsvarssjefen etter integreringen av Forsvarets overkommando i departementet – den såkalte integrerte strategiske ledelse – ikke lenger har en egen stab med nødvendig kompetanse til å vurdere. Så det var ikke noe grunnlag for meg på det tidspunkt til å sette spørsmålsteget ved det som var gjort, utover min mer generelle skepsis til denne typen multinasjonale materiellprosjekter, som jeg heller kan komme tilbake til i oppsummeringen.

La meg heller gå rett til vurderingen, som var at skulle vi på noe stadium av denne prosessen ha gått inn for et annet helikopter, kunne vi bare gjøre det ved å frafalle eller nedjustere de operative kravene.

Vi kunne selvfølgelig frafalt kravet om at NH90 skulle ha en viss begrenset evne til å flyte ved nødlanding på vann. Da er det verdt å minne om at en britisk Super Puma gikk ned i Nordsjøen i 2008 med 18 personer om bord. Alle overlevde og ble plukket opp av et redningshelikopter. Det hadde de neppe gjort hvis Super Puma ikke hadde hatt akkurat denne flotasjonsegenskapen.

Eller vi kunne sett bort fra de spesielle norske kravene som følge av klimaet i våre operasjonsområder, eksempelvis kravene til de-icingkapasitet, og heller risikert et havari som følge av nedising av et helikopter. Vi kunne selvfølgelig sett bort fra at helikoptret skal operere uavhengig og langt fra moderfartøyet, herunder i kystsonen, med de krav det stiller til radar- og sambandsutrustning, i motsetning til et helikopter som bare skal operere over åpent hav, noe som for øvrig er tilfellet med Seahawk, som er et helikopter laget for en dyphavsmarine, som skal operere i tilknytning til en flåtestyrke og innenfor synsvidde av moderskipet.

Som komiteen sikkert forstår, antyder jeg her at vi sikkert kunne gjort det enklere både for produsentene og oss selv ved å justere ned de operative kravene, slik at vi hadde sluppet både forsinkelsen og disse høringene. Til gjengjeld hadde vi da risikert havarier eller uhell av årsaker som fort kunne ført til en tilsvarende høring i denne komiteen, men da om et annet helikopter og med en noe annen innfallsvinkel, f.eks. hvorfor vi hadde

unnlatt å ta hensyn til isforhold og bølgehøyde for et helikopter som skal operere fra norske kystvaktskip i arktiske farvann.

For å oppsummere min befatning med NH90-prosjektet kan jeg si at det var fire forhold som gjorde at det ikke på noe tidspunkt frem til høsten 2009 fremsto som et bedre alternativ for meg å kansellere kontrakten med NHI og begynne et arbeid fra bunnen av med å finne et nytt helikopter: konklusjonen i konsekvensanalyse nr. 2 og vurderingen av de operative kravene, mangelen på alternativer som kunne gitt en raskere løsning til en akseptabel kostnad, inntrykket av at Forsvarsdepartementet gjorde det som kunne gjøres for å påvirke leverandøren, som jo har tatt ansvar for forsinkelsene frem til 2011, og ikke minst de åpenbare fordelene ved et, skal vi si, prosjekt som innebar en fellesløsning med andre land, som vil være en helt nødvendig forutsetning for Norge ved senere materiellanskaffelser. Vi er for små til å drive denne typen ting alene.

Nils T. Bjørke tok her over som møteleder.

Møtelederen: Då vil eg takka for ei god orientering og gje ordet til saksordføraren, Dag Terje Andersen.

Dag Terje Andersen (A): Takk for det, og takk for en grei og oversiktlig redegjørelse, som jeg oppfatter at underbygger det vi har hørt fra aktuelle statsråder i forskjellige perioder, bl.a. den perioden da valget ble tatt, om at rådene fra deg eller, på det tidspunktet, fra din kollega har vært tydelige. Så dukker det likevel opp påstander, bl.a. fra Luftforsvaret, som dette er en anledning for deg til å kommentere, og det ser jeg ikke bort fra at du kan ha lyst til. For å ta det først: I perioden fram til konklusjonen var du sjef for strategi- og langtidsplanavdelingen hos sentralstaben og sto i ledelsen for Forsvarsstudie 2000, noe som gjør at du har et veldig godt grunnlag for å kjenne perioden da beslutningen ble tatt.

Kjenner du til at det i den perioden fra Luftforsvarets side – som nå er et sentralt tema – ble fremmet ønske om å velge en annen løsning enn NH90?

Sverre Diesen: Nei, der tror jeg at jeg må gjøre som tidligere statsråd Krohn Devold og si at det alltid er mange meninger om sånne ting innenfor en forsvarsgren og innenfor de forskjellige miljøene. Men det er nå en gang slik at som forsvarssjef, og som sjef for strategi- og langtidsplanavdelingen, som var en del av forsvarssjefens apparat, må man forholde seg til vedkommende den gang generalinspektør og nå tjenestegrensjef. Det er klart at det alltid vil være mennesker i Luftforsvaret som ønsker seg en amerikansk løsning, nærmest som en refleks. Men også Luftforsvaret institusjonelt under-

skrev kravdokumentet. De underskrev totalprosjektdokumentet, og de ga sin tilslutning til konsekvensanalysen. For å si det sånn: Da har Luftforsvaret avgitt sitt votum i denne saken.

Dag Terje Andersen (A): Bare for å presisere: Betyr det at du i de posisjoner du da hadde, oppfattet at ledelsen i Luftforsvaret hadde samme konklusjon, altså NH90? Er det riktig oppfattet?

Sverre Diesen: Ja, det er riktig oppfattet. Faktisk så sent som i dag var det et oppslag i Aftenposten om at Luftforsvaret skal ha sendt et skriv til – ja, til hvem er litt uklart. Men Luftforsvaret skal ha sendt et skriv der de gikk inn for å heve kontrakten i 2008. Jeg har vært i kontakt med Forsvarsstaben i dag på formiddagen, og det er ikke noe skriv med det innhold på det tidspunkt som er registrert i Forsvarsstabens arkiv. Det ville også vært rart at et sånt skriv hadde, nær sagt, unndratt seg hele den dokumenthistorikken som er utarbeidet for disse høringene.

Nå kan jeg selvfølgelig ikke svare for departementet, men det ville overrasket meg meget om et sånt skriv er kommet til departementet. Det kan godt være at et sånt skriv er konsipert, at man nær sagt har diskutert i lufttjenesteinspektoratet eller i prosjektet og forfattet et sånt skriv, men i så fall er det i hvert fall ikke sendt og ikke mottatt. Jeg kan heller ikke huske at jeg er blitt muntlig orientert om noe sånt.

Dag Terje Andersen (A): Da besvarte den tidligere forsvarssjefen mitt neste spørsmål, nemlig om det som er hevdet om 2008.

Det vi prøver å finne ut når vi får sånne påstander, er: Når stopper i så fall den informasjonen overfor det politiske, som tross alt sitter med det politiske ansvaret til slutt. Da oppfatter jeg det sånn at det i hvert fall ikke i din periode – for det er bare i din periode som forsvarssjef – har gått noen informasjon videre fra forsvarssjefen til departementet og politisk ledelse om et ønske om å stoppe i 2008, som jo er påstanden.

Sverre Diesen: Nei, definitivt ikke. Nå har jeg på formiddagen i dag snakket med den daværende sjef for logistikkorganisasjonen, generalmajor Trond Karlsen. Det er han som har undersøkt i Forsvarsstabens arkiv, og det er ikke mottatt noe sånt skriv, og jeg kan som sagt heller ikke huske at jeg har fått noen muntlig orientering eller annen tilråding av den karakter.

Dag Terje Andersen (A): Men allikevel: Du sa at det til enhver tid – jeg vet ikke om jeg siterer deg riktig – vil være noen i Luftforsvaret som vil kjøpe amerikansk. Jeg tror kanskje det er sånn det ble sagt. Det gjelder ikke

bare Luftforsvaret. I høringen i 2017, der du var til stede, uttalte du selv:

«Som tilføyelse til det general Sunde sier, vil jeg si at skal man kjøpe noe som flyr i luften, kjøp amerikansk! Da vil man spare seg for veldig mye av denne type ting.»

Det betyr at det ikke bare er tilfeldige personer i Luftforsvaret. Det er enda mer sentrale personer som sier det. Kan du forklare den uttalelsen? For oss ser det ut som en tilslutning til tanken om at dette enten ikke skulle vært gjort eller i hvert fall skulle vært stoppet senest i 2012.

Sverre Diesen: Ja, jeg kan godt utdype det. Nå så jeg gjennom denne videoen forleden dag som en del av forberedelsen, og jeg sa vel noe sånt som at jeg sluttet meg til general Sundes uttalelse for så vidt som den angår hendelsesforløpet, altså det rent faktiske, og jeg tror også at noe av det som må være lærdommen fra dette prosjektet, er nettopp at det er to ting som er svært vanskelige i den forbindelse.

Det ene er at man for det første – ut fra et for så vidt fornuftig ønske om å begrense kostnader og effektivisere vedlikehold – prøver å lage et enhetshelikopter hvor svært mange forskjellige funksjonaliteter, egenskaper, skal bygges inn på samme plattform. Det fører imidlertid til at dette rent teknisk blir svært vanskelig å få til, for en rekke av de kravene som kommer opp, er egentlig gjensidig ekskluderende eller motstridende. Det betyr at det som opprinnelig startet som et ønske om å økonomisere, i stedet blir fordyrende, for det blir svært komplisert for ingeniørene som skal løse alle disse kravene, og det ender med noe nær umulige problemstillinger, eller i hvert fall ting som er svært kostbart å løse. Det er den siden av det – man prøver rett og slett å integrere for mange forskjellige systemer på samme plattform.

Det andre poenget er at man gir oppdraget til et konsortium av fire selskaper, hvorav det ene faktisk er tilbyder på selvstendig basis og sånn sett konkurrerer med seg selv, hvilket ikke er noe særlig heldig. Det fører, ikke minst fordi sånne store forsvarsindustrielskaper gjerne er nokså tett integrert med sine respektive regjeringer, til økt mulighet for politisk påvirkning av prosessene, ikke minst hvis det blir snakk om ansvarsdeling når noe, som i dette tilfellet, går galt, i motsetning til når man gir den typen oppdrag til eller får tilbud fra velrenommerede leverandører og selskaper som opptrer som en enhetlig leverandør og produsent.

Med dette perspektivet, for å gå tilbake til den uttalelsen komitélederen nevner, vil jeg ha sagt at det beste ville vært å finne en løsning hvor vi sammen med de andre som hadde behov for et maritimt helikopter –

Frankrike og Nederland – hadde gått til Sikorsky, Airbus, Boeing og sagt: Vi trenger dette. Kan dere lage det?

Dag Terje Andersen (A): Da må jeg få spørre, for du var tydelig i stad på de rådene som ble gitt delvis på det faglige grunnlaget som du var med på å utvikle gjennom Forsvarsstudie 2000 og i den perioden du selv var forsvarssjef fram til 2009. Jeg oppfattet det du sa for begge periodene, slik at du stilte deg bak anbefalingene om NH90. Du nevnte til og med spesifikasjoner som manglet for de alternativene.

Sverre Diesen: Det er jo rett og slett fordi på det tidspunktet da dette ble tatt opp, var alternativet: Det var ingen andre leverandører. Det var ikke noe annet helikopter som tilfredsstilte kravene. Så under forutsetning av at kravene var relevante og rimelige, var det på det tidspunkt ikke mulig å finne en annen leverandør og et annet helikopter som ville gitt en løsning raskere og med akseptable kostnader. Da var vi på sett og vis forbi et «point of no return».

Dag Terje Andersen (A): Jeg håper du forstår at det kan være litt forvirrende, for det jeg nevnte, var et referat fra møtet – et direkte sitat. Når du da sier: kjøp amerikansk – for å ta kortversjonen – virker det litt vanskelig å forstå hvorfor du sa det i 2017, når du, sånn jeg oppfatter det, har sagt noe annet i de posisjoner der du har hatt mulighet til å påvirke den konklusjonen.

Sverre Diesen: Jo, nettopp, for på det tidspunktet jeg hadde anledning til å påvirke den beslutningen, var det for sent å kjøpe amerikansk. Da hadde vi måttet gå tilbake. Da hadde vi for det første måttet heve kontrakten. Så hadde vi måttet gå tilbake til Sikorsky eller Boeing, eller hvem det måtte være, og si sånn og sånn, vi trenger dette – og så hadde vi vært avhengig av å få med oss Frankrike og Nederland, fordi vi ville være avhengig av å være flere enn bare oss selv. Så det jeg sa på høringen i 2017, fregatthøringen, må oppfattes som et uttrykk for en leveregel i fremtiden – mer enn en refleksjon over noe vi praktisk kunne fått til den gangen.

Dag Terje Andersen (A): Men jeg har forstått deg riktig – for du viste nå til den perioden du var forsvarssjef?

Sverre Diesen: Ja.

Dag Terje Andersen (A): Men også i din tidligere rolle, som jeg har referert til her, var du med på anbefalingen om NH90?

Sverre Diesen: Strategi- og langtidsplanavdelingen tok ikke stilling til type. En strukturstudie på det nivået som ble gjort i Forsvarsstudie 2000, beskjeftiger seg

ikke med valg av materiell/kandidater. Den holder seg på det prinsipielle plan og ser på hvilke kapabiliteter vi i prinsippet ønsker å bygge inn i forsvarsstrukturen.

Dag Terje Andersen (A): Og de ble tilfredsstilt av de spesifikasjoner som du har omtalt?

Sverre Diesen: Ja, igjen: Vi ønsket en fregatt, en antiubåtfregatt, som for å være en effektiv plattform måtte ha et helikopter. Det så vi som uforenlig med å anskaffe seks kystkorvetter, ut fra den betraktning at Sjøforsvaret verken ville få driftsøkonomi eller mulighet til å bemanne elleve overflate kampfartøyer. Men utover det gikk vi ikke ned i valg av leverandør verken av fregatt eller av helikopter.

Dag Terje Andersen (A): Enkelte har lest det sitatet som vi nå snakker om, som at du også mener at dette burde vært stoppet i 2012. Burde det det?

Sverre Diesen: Igjen: I 2012 tror jeg ikke vi hadde noen annen løsning enn i så fall å revurdere kravene.

Dag Terje Andersen (A): Hva er din vurdering – nå er jo ikke du lenger forsvarssjef, men du er en av dem som er veldig godt kvalifisert av de mange i Norge som ikke er forsvarssjef – av den situasjonen vi nå står i med tanke på forventninger om flytid, kostnader knyttet til flytid og kostnader knyttet til vedlikehold framover? Det er andre som skal bestemme dette, men mener du at prosjektet bør videreføres, for å spørre rett ut?

Sverre Diesen: Ja, jeg kan ikke se at vi har veldig mange valg nå. Jeg vil tro at det som nå ligger på bordet – dette følger jeg ikke like nøye lenger – og de vedlikeholdskostnadene som man nå opererer med, antall vedlikeholdstimer per flytime osv., som selvfølgelig er ekstremt høyt, kommer til å gå ned, basert på hvordan den type ting vanligvis utvikler seg, og kanskje særlig i dette tilfellet. Erfaringene så langt med vedlikeholdet er jo egentlig ikke omfattende nok til å være statistisk signifikant. Dette har også noe med læring å gjøre. Og dette er en – skal vi si – en initiell modell, «initial operational capability», som i seg selv kompliserer vedlikeholdet. Så min antagelse vil være at ja, vedlikeholdskostnadene vil antagelig være høye, men de vil ikke forbli like høye som de er i øyeblikket.

Dag Terje Andersen overtok her som møteleder.

Møtelederen: Takk for det.

Da går vi videre til neste spørsmål. Nils T. Bjørke – vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Eg oppfattar deg slik at utsegnene som du kom med i 2017, var baserte på den erfaringa som ein hadde fram til då. Om ein på nytt skulle ha sett i gang med noko, ville ein ha tenkt litt mindre spesifikt, litt meir eit helikopter som var tilpassa enkeltting, og ikkje eit samlehelikopter, slik som NH90 er?

Sverre Diesen: Det er nettopp der avveiningen og problemet ligger. På den ene side vil vi være tjent med fellesløsninger hvor vi kan – så langt som mulig – bygge ulike egenskaper inn i en felles plattform, en slags modulbasert løsning, fordi det åpenbart har med økonomi å gjøre, både med tanke på vår egen interne flåte og park/materiell og med tanke på flernasjonale løsninger. Problemet er at på et eller annet tidspunkt bikker ønsket om en flernasjonal og funksjonell fellesløsning over i noe som faktisk blir dyrere, ikke billigere, og mer komplisert, rett og slett fordi løsninger blir så kompliserte at det i seg selv blir fordyrende og forsinkende. Så i fremtiden, når det er snakk om store materielle prosjekter, vil det være akkurat den avveiningen der. Hvor langt skal vi gå i retning av enhetsplattformer, hvor langt kan vi gå med tanke på å stole på at ingeniørene vil få til dette – før det blir for komplisert? Det vil være den utfordringen man står overfor.

Så er det selvfølgelig dette med flernasjonalitet, som også er helt kritisk, men hvor man – igjen – vil stå overfor samme problem. Man må i noen grad være forberedt på å gjøre noen kompromisser som selvfølgelig ikke må være så omfattende at man i realiteten ikke får noe i nærheten av det man trenger av kapasitet. Så i dette litt uoversiktlige landskapet er det at de som skal drive med materielle prosjekter, vil måtte manøvrere i fremtiden.

Nils T. Bjørke (Sp): Vil du seia at det er ein tendens til at dei som driv med materielle prosjekt i Hæren, har ei ønsketenking – kva ein kunne tenkja seg – meir enn ei praktisk tilnærming til kva som er godt nok?

Sverre Diesen: Nå er jo ikke dette et hærprosjekt, men jeg vil si at forsvarsgrenene generelt har med seg en historie og en kultur, og det er ikke unaturlig at man i og for seg ønsker seg det beste. Og i rettferdighetens navn er det sånn at noe av forsvarssjefenes utfordring er å forklare grensjefene hva de kan få, og hva de ikke kan få. Dette er i noen grad avhengig av i hvor stor grad grensjefene og fagmiljøene i forsvarsvarsgrenene oppfatter seg som – nær sagt – lobbyister for seg selv og sine egne ønsker og interesser, og i hvor stor grad de tar et slags ansvar for en økonomisk og operativ helhet. Det var noe av det jeg brukte mye tid på i min tid, nemlig å innprente dette hos grensjefene: Husk på at dere er to ting; dere er talsmenn for egen organisasjon og for-

svarsgren, men dere er også medlemmer av et kollegium som skal ta et ansvar for helheten.

Møtelederen: Da er neste spørsmål fra Ulf Leirstein – vær så god.

Ulf Leirstein (FrP): Takk for det, komitéleder, og takk til Sverre Diesen for innledning og svar på spørsmål.

Det inntrykket man kanskje kan få, i alle fall i media de siste dagene etter at denne rapporten kom, og etter at vi startet våre høringer, er at samtlige tidligere forsvarsministre er veldig tydelige på at det har vært helt entydige signaler i embetsverket om hva man skulle velge, og at man skulle fortsette prosjektet, mens det stadig er flere og flere, ganske høyt oppe i Forsvaret, som mener at det var på grunn av politisk press at man nærmest ga disse rådene. Har du noen refleksjoner om det?

Sverre Diesen: Jeg kan bare si at jeg oppfattet ikke på noe tidspunkt noen form for politisk press. Det hender jo at man oppfatter et visst politisk press, og jeg har vel sagt i en annen sammenheng at en av de tingene forsvarssjefen må gjøre når han kommenterer budsjettproposisjonen hvert år, er å se på en del formuleringer som tenderer til å være situasjonsbeskrivelser, Forsvarets tilstand, og som er noe – skal vi si – i overkant positive. Men når det gjelder NH90-prosjektet, kan jeg med hånden på hjertet si at jeg ikke på noe tidspunkt har oppfattet noen form for politisk press, utover det helt prinsipielle ønsket om å få til en fellesløsning, av helt rasjonelle årsaker, og det er jo høyst legitimt. Det var ikke noe av det jeg vil kalle mindre legitim politisk påvirkning, hvor man er ute etter en bestemt leverandør fordi dette har en helt åpenbar industripolitisk side. Da vil jeg nok si at det er andre prosjekter hvor jeg har følt det sterkere.

Ulf Leirstein (FrP): Et kort spørsmål til: Da man i din tid som forsvarssjef, med varsel om forsinkelser, så at ting kanskje begynte å gå litt annerledes enn det man forutså og håpet, ble det på noe tidspunkt tenkt på en plan B?

Sverre Diesen: Jo, på den måten at da vi kom til 2007, var forsinkelsen oppe i fire år, og da stilte jeg også spørsmålet: Hva kan vi nå egentlig gjøre med dette? Men så kom vi til at så lenge vi ikke var villige til å nedjustere kravene, og det var det ingen som var, var det på sett og vis ikke noen plan B tilgjengelig – så lenge det ikke var noe annet helikopter som kunne gjøre det samme. Så kom samtidig NHI opp med det de kalte «step delivery approach», som – for første gang i løpet av den tiden jeg satt – var noe annet enn bare en årlig ny leveringsplan som dessverre konkluderte med enda

noen måneders utsettelse. Dette var et litt mer konstruktivt forslag, hvor man sa at nå skal vi først levere seks helikoptre med en initiell operativ evne, så skal vi levere åtte fullverdige, og så skal vi oppgradere de første seks til full ytelse igjen. Det sa meg at nå ser det ut til at leverandøren har tatt tak i dette og gjør noe seriøst. Det var en indikasjon på at vi burde gi dem en sjanse til. Så kom selvfølgelig det poenget at Frankrike og Nederland konkluderte på akkurat samme måte, nemlig at de også godtok denne «step delivery approach». De to tingene – altså den fortsatte mangelen på gode alternativer og leverandørens nye tilnærming med SDA – gjorde at jeg sa at da får vi gi dem en sjanse til.

Møtelederen: Da har vi to spørsmål til – først Bente Stein Mathisen, vær så god.

Bente Stein Mathisen (H): Takk, og takk for innledningen.

Nå er det spurt om mye her, så det blir nesten litt gjentakelse, men det handler om denne kravspesifikasjonen, som på en måte er det grunnleggende her.

Det var jo en kravspesifikasjon for noe man egentlig ikke visste om man greide å få til, for det virket som om ingen andre helikoptre kunne matche det man satte som kravspesifikasjon når det gjelder NH90. Det var ikke noen gang diskusjoner, når det begynte å bli forsinkelser, om man skulle reversere på noe, at noen helikoptre kanskje ikke burde ha så streng kravspesifikasjon – at ikke alle skulle ha det samme?

Sverre Diesen: Det er selvfølgelig litt kompliserte funksjonelle vurderinger som man da må gjøre, hvor man på et eller annet tidspunkt kunne sagt: Vel, alle fregatthelikoptrene behøver ikke ha de samme ytelsene som Kystvaktens helikoptre – og omvendt. Da ville vi gått ned til seks fregatthelikoptre og åtte kystvakthelikoptre, som kunne vært konfigurert noe forskjellig. Nå er det i og for seg stilt krav om at man skal kunne rekonfigurere fra det ene til det andre innenfor en bestemt tid. Prinsipielt vil det være sann at hvis man begynner å differensiere på den måten, får man selvfølgelig noen gevinster, men så begynner man å øke kostnadene på en annen måte ved at man kompliserer dette – man gjør seg avhengig av flere typer deler, man gjør seg avhengig av ulike simulatorutrustninger og forskjellige komponenter som understøtter dette. Vanskeligheten med den type ting ligger i man vet faktisk ikke når sånne modifikasjoner og endringer begynner å lønne seg før man har gjort ganske inngående studier og følger kostnadene ved å gjøre det – og i og for seg også gevinstene. Greier vi å gjøre dette teknisk så mye enklere for ingeniørene at det går raskere og de får det til, og i så

fall: Hvilken merkostnad har det i forhold til enhetsløsningen?

Bente Stein Mathisen (H): Det jeg tenkte på, var at da kunne man ha valgt hyllevare på noe, altså at man gikk ned på bestillingen?

Sverre Diesen: Hyllevare kunne vi ikke valgt under noen omstendighet, for en rekke av disse operative kravene som ingen av de andre maskinene tilfredsstilte, er en følge av bl.a. klima, værforhold, «sea state» – altså bølgehøyde – og den type ting som begge helikoptrene ville måtte tåle.

Møtelederen: Da går vi videre til Magne Rommetveit, som vil stille det siste spørsmålet, vær så god.

Magne Rommetveit (A): Eg vil snakka om denne Super Pumaen som gikk ned i Nordsjøen i 2008. Han flaut, og difor klarte folk seg. Det gjer inntrykk å høyra noko slikt, men samtidig når det gjeld desse krava: Danskane patruljerer Grønland, Færøyane og områda der med Seahawk, som søkk dersom dei må landa på sjøen. Vart desse krava også diskuterte med dei andre landa, med Danmark? Er det uforsvarleg, det som Danmark held på med?

Sverre Diesen: Hva som skjedde på det punktet før min tid, skal være usagt. Da jeg tiltrådte, var denne avgjørelsen, for alle praktiske formål, tatt. Kontrakt var skrevet og det hele. Men igjen: Det heter selvfølgelig helikoptre og har rotor, men det er stor forskjell, funksjonelt og bruksmessig, på helikoptre, som muligens skal patruljere i tøffe værforhold, men som f.eks. aldri skal lenger fra land enn at det kan gå ned eller raskt komme til land.

For øvrig kjenner jeg ikke bruksmønsteret til de danske helikoptrene på Grønland godt nok til å uttale meg om hvorvidt de opererer uforsvarlig eller ei, men det er klart at det de bruker disse helikoptrene til, vil jeg påstå er, funksjonelt sett, enklere enn det vi var henvist til.

Magne Rommetveit (A): Dei er stasjonerte på kystvaktskipa, dei òg.

Sverre Diesen: Ja, men spørsmålet er jo: Når de først er ute og flyr, hvor langt er de fra kystvaktskipet, og hvor autonome er de? Et av de styrende kravene til våre helikoptre er at de skal være autonome – de skal kunne operere uten noen særlige begrensninger også når det ikke er noe kystvaktskip eller noen fregatt i nærheten i det hele tatt.

Møtelederen: Da er tida for den åpne spørsmålsrunden omme, og du får anledning til en kort oppsummering på 5 minutter til slutt, hvis du ønsker det – vær så god.

Sverre Diesen: Det jeg hadde tenkt å si, i så fall, var i grunnen bare litt rundt problemet ved å gjøre to – hver for seg – vanskelige ting på en gang, nemlig å bygge veldig mange typer funksjonaliteter inn på én plattform og det å gi det oppdraget til et multinasjonalt konsortium av ulike leverandører er noe som blir veldig vanskelig, opphøyd i annen. Da blir det etter hvert veldig krevende.

Møtelederen: Da sier vi mange takk for ditt bidrag. Høringen er over.

Høringen slutt kl. 12.48.

