



**DET KONGELEGE
FORSVARSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortinget

0026 OSLO

Dykkar ref.:

Vår ref.:

Dato:

2021/796-2/FD VI 1/INSK

21.04.2021

Forsvarsministeren si uttale til Dokument 8:280 S (2020-2021)

Eg viser til brev frå leiar i Utanriks- og forsvarskomiteen (UFK), Anniken Huitfeldt, av 19. april 2021. I brevet oppmodast det om Forsvarsdepartementet si uttale til Representantforslag 280 S (2020-2021). I representantforslaget fremjar stortingsrepresentantane Liv Signe Navarsete, Emilie Enger Mehl og Geir Adelsten Iversen forslag om å greie ut situasjonen for NH90 med mål om å finne ei løysing som sikrar Kystvakta tilstrekkeleg helikopterkapasitet.

Eg er samd med ambisjonen i forslaget om å sikre Kystvakta så vel som Marinen tilstrekkeleg helikopterkapasitet. Representantforslaget fell saman med regjeringa sitt initiativ som Stortinget blei orientert om i Prop. 123 S (2020-2021) der regjeringa orienterte om at på bakgrunn av den svake utviklinga med innfasing av NH90 samt Forsvarets tilråding om å vurdere innleie av helikopterkapasitet til deler av det maritime helikopterbehovet, vil regjeringa undersøke ei slik løysing nærare.

Representantforslaget skil seg frå regjeringa sitt initiativ på to måtar. Forslaget er for det første avgrensa til å handle om helikopterbehovet til Kystvakta, og for det andre omhandlar det ei nyanskaffing av helikopter. At vurderinga dreier seg om eit 20-års perspektiv er formålstenleg, og ei slik vurdering vil truleg kunne gi tilstrekkeleg grunnlag for ei eventuell justering av den samla ambisjonen med NH90. Eit eventuelt justert ambisjonsnivå med NH90 må sjåast i samanheng med ein eventuell alternativ kapasitet for delar av det maritime helikopterbehovet, der det ikkje bør sjåast bort frå alternativ med innleie av sivil helikopterkapasitet. Dette er eit arbeid regjeringa allereie har starta opp. Regjeringa sitt arbeid skil seg frå representantforslaget ved at dei pågåande undersøkingane dreier seg om leige av sivil helikopterkapasitet for delar av det maritime helikopterbehovet, og at ein del av oppdraget er å konkretisere kva oppgåver som kan løysast med sivil helikopterkapasitet. At ein i første omgang vurderer leige av sivil helikopterkapasitet vil kunne gje eit supplement til NH90 for ein del av det maritime helikopterbehovet tidlegare enn med ei nyanskaffing.

Anskaffinga av NH90 blei vedteke av Stortinget så tidleg som i 2001. Føresetnadane som Stortinget la til grunn då prosjektet blei vedteke i 2001 var at det skulle skaffast 14 maritime helikopter, seks til Marinen og åtte til Kystvakta. Med denne regjeringa sin ambisjon om å byggje opp kapasiteten, vil både Marinen og Kystvakta få maritim helikopterdekning til støtte for å løyse sine oppgåver. At regjeringa no har starta opp ei vurdering av moglege innleie av

sivil helikopterkapasitet for deler av det maritime helikopterbehovet, kjem på bakgrunn av at Forsvaret har fremja ei fornya vurdering om helikopterbehovet, og det er eit tiltak for å sørge for betre helikopterstøtte til Sjøforsvarets operasjonar på kort og mellomlang sikt.

Tydeleg styring av anskaffinga og innfasing av NH90 er framleis høgt prioritert i 2021. Denne regjeringa har sett i verk ei rekkje tiltak, og har etablert særskild oppfølging av sektoren sin innsats. I Forsvaret og Forsvarsmateriell er det etablert eit programstyre som samordnar sektoren sin innsats for ein best mogleg innfasing av NH90. Likevel må det erkjennast at sjølv med auka ressursar, styrka oppfølging, betre samordning av ressursar i sektoren og ei rekke andre tiltak er status på innfasing svakare enn det regjeringa har forventa. Dette skuldast først og fremst at leverandøren framleis ikkje har evna å levere til rett tid og med den kvaliteten som er bestilt og forventa. Pandemien har ein del av skulda for forseinkingane det siste året, men dette forklarar ikkje heile forseinkinga etter 2018.

Regjeringa har halde Stortinget orientert om forseinkingar knytte til leveransar og innfasing av NH90 helikopter til fregattane og Kystvakta. I 2018 stadfesta eg etter nøye vurderingar og råd at ambisjonane for NH90 ligg fast. Forsvarssektoren har etablerte og tydelege opptrappingsplanar basert på forventa leveransar frå industrien. Viktige føresetnader for å nå ein førebels operativ evne i 2022, der Forsvaret skal kunne løyse oppdrag frå både fregatt og kystvaktfartøy, var rettidige leveransar av materiell frå leverandøren. Alle helikoptera skulle vore levert innan 2020, og dei seks fyrste helikoptera som blei levert i ein førebels versjon var føresett oppgraderte innan utgangen av 2022. Kontinuerleg tilgang på eit tilstrekkeleg tal helikopter er ein viktig føresetnad i den opptrappingsplanen som sektoren arbeider saman om. Tilgang på helikopter er viktig for utdanning og trening av både operativt og teknisk personell, for innfasingsaktivitetar på dei ulike fartøya i Marinen og Kystvakta samt at det heile tida skal løysas operative oppdrag.

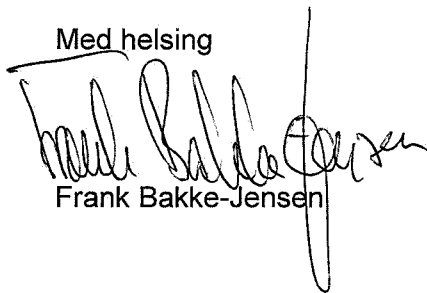
Status er at det er for låg tilgjengelegheit på NH90 helikopter i Forsvaret til å fly så mykje som var planlagt i år. I arbeidet med anskaffinga- og innfasing av NH90 er det no levert 11 av 14 helikopter. Det er satt i verk mottakskontroll av det tolvte helikopteret i andre kvartal 2021, og det er venta at Forsvaret kan ta i bruk dette helikopteret i tredje kvartal. Neste mottak vil starte opp i tredje kvartal 2021 og ventas overført til Forsvaret i fjerde kvartal 2021. Det siste helikopteret er no venta levert i 2022. Fire av seks NH90 som først blei levert i ein førebels versjon er no levert til Italia for oppgradering til endeleg versjon. Det første oppgraderte NH90 helikopteret er venta tilbake til Forsvaret innan utgangen av 2021. Det er venta tilbakelevering av ytterlegare tre oppgraderte helikopter i 2022. Dei to siste helikoptera er no venta tilbakelevert til Forsvaret oppgradert versjon i løpet av fyrste halvår 2023.

Dei stadige forseinkingane frå leverandøren forplantar seg til det omfattande innfasingsarbeidet som forsvarssektoren gjer. Med stadige forseinkingar i leveransar frå leverandøren, må planane som omfattar personell, innfasingsaktivitetar og operativ aktivitet reviderast. Dette er ikkje ein haldbar situasjon, og regjeringas igangsetjing av undersøking om dette kan bøtast på med innleie av sivil helikopterkapasitet for delar av det maritime helikopterbehovet er eit godt initiativ i rett tid. Før regjeringa kan konkludere om innleie av sivil helikopterkapasitet er mogleg må oppgåvene som i mindre grad krev eit så spesialisert og teknologisk avansert helikopter som NH90 konkretiserast. Vidare må sivile aktørar for leveransar av helikopterteneste kartleggjast. Føresetnaden for ein eventuelt innleidd sivil kapasitet er at han må være operativt tilgjengeleg når vi har behov for den, han skal kunne brukast til å løyse relevante oppgåver for å avlaste behovet for NH90, og det må være til ein vesentleg lågare kostnad enn å nytte NH90. I samband med dette arbeidast det for å finne ei løysing på kort og mellomlang sikt kor både Marinen og Kystvakta får dekkja sitt behov for maritime helikopter. Det er og nødvendig å sjå nærare på kva tidsrom denne løysinga eventuelt skal etablerast for. Det må vere formålstenleg lengder på kontraktar med

leveransar Forsvaret har behov for, som eit supplement til den kapasiteten som byggast opp med NH90.

Eg er av den oppfatning at regjeringa allereie arbeider med det som representantforslaget siktar mot å oppnå, nemleg å finne løysningar som sikrar tilstrekkeleg helikopterkapasitet til Kystvakta. Regjeringa vel ei meir open tilnærming, kor det sjåast på den delen av det maritime helikopterbehovet som det ikkje er behov for å nytta ei så avansert plattform som NH90. Ved å vurdere innleie av sivil helikopterkapasitet har eg tru på at me kan finne ei betre løysing for kort og mellomlang sikt. Det må vidare, og basert på erfaringane med bruk av NH90 og innleie av sivil helikopterkapasitet, vurderast korleis Sjøforsvarets sitt helikopterbehov skal løysast på lang sikt. Stortinget vil bli halde orientert på eigna vis om utviklinga i denne saka.

Med helsing



Frank Bakke-Jensen