

Vedlegg

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 møteleiar.

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 grunn 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 helikoptret 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 omsstillingsproposisjonen 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 kontraktutkastene, og det henvises til kontraktarbeid 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 statsrådets 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 sånn 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 etterpåkløkt 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 sånn 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 fremtiden, 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 fremtiden – 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 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 tilleggskommentarer 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 materielle prosjekter, 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 møteleiar.

Møteleiar: 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 tilfredsstillt 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 forsvarsgrenene 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 sånn 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 hylleware på noe, altså at man gikk ned på bestillingen?

Sverre Diesen: Hylleware 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 gjekk 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.

