



STORTINGET

Representantforslag 280 S

(2020–2021)

frå stortingsrepresentantane Liv Signe Navarsete, Emilie Enger Mehl
og Geir Adelsten Iversen

Dokument 8:280 S (2020–2021)

Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Signe Navarsete, Emilie Enger Mehl og Geir Adelsten Iversen om å greie ut situasjonen for NH90 med mål om å finne ei løysing som sikrar Kystvakta tilstrekkeleg helikopterkapasitet

Til Stortinget

Bakgrunn

Innkjøp av dei maritime NH90-helikoptera har vore ei trist historie for det norske forsvaret. Helikoptera evnar ikkje å levere flytimar i nærleiken av det som var førespegla på investeringstidspunktet, dei løyser i dag ikkje oppgåva si, og dersom ein skal klare å produsere eit tilfredsstillande tal flytimar, ser ein kostnadsoverskriddingar i milliardklassa. Forslagsstillarane meiner dette ikkje er ein haldbar situasjon for Forsvaret.

Dei 14 maritime NH90-helikoptera som blei bestilte, var føresette å produsere 5 400 flytimar i året for å vere fullt operative på alle fartøya i Fregattvåpenet i Marinen og Kystvakta. Ambisjonen med omsyn til produserte flytimar er redusert til 3 900 flytimar i året som eit minimumstal når alle NH90-helikoptera er leverte og fasa inn i Forsvaret. Eit realistisk overslag frå Forsvarsdepartementet i 2018 peikar mot å oppnå ein produksjon lik 2 100 timar årleg, altså berre 39 prosent av Stortinget sin føresetnad om 5 400 timar årleg. Status i 2021 er at ein frå Forsvaret si side vurderer det som mogleg å produsere 600 flytimar med NH90 i år. Dette medfører at kun 11 prosent av kapasiteten Stortinget vedtok i samband med kjøpet, blir tilgjengeleg som operativ kapasitet i 2021.

Kjøp og innfasing av maritime helikoptera til Forsvaret (NH90) blei granska av Riksrevisjonen, oppsummert i eigen rapport, Dokument 3:3 (2018–2019). Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité gjennomførte 28. januar 2019 open kontrollhøyring om Riksrevisjonen si undersøking av kjøpet og innfasinga av maritime NH90-helikoptera til Forsvaret.

Det finst ingen plan, verken på departementsnivå eller etatsnivå i Forsvaret/FMA, som understøttar oppbygging av NH90-produksjonen av flytimar til 72 prosent eller 3 900 timar. Dette vil ta ytterlegare 10–12 år frå 2021 og milliardar i ekstrainvesteringar. Riksrevisjonen sine funn, svak og mangelfull styring av prosjektet, er framleis eit faktum i 2021.

Ambisjonar og dilemma med NH90

Ambisjonen for operativ evne for NH90 når alle helikoptera er ferdig tilpassa og leverte til Forsvaret, er senka til 72 prosent av den kapasiteten Stortinget vedtok ved anskaffing av helikoptera. Flytimane med NH90 skal fordelast til høvesvis kystvakthelikoptertenesta samt til utvikling av operative konsept og øving som del av Fregattvåpenet i Marinen. I praksis medfører dette at leveransane av operative timar (embarkerte seglingsdøgn) til Kystvakta blir minimale fordi timane vil gå til grunnleggande opplæring og ferdighetstrening av nye flybesetningar. Dersom NH90 sine flytimar skal prioriterast til Fregattvåpenet i Marinen, vil svært få eller ingen flytimar kunne realiserast som operativ evne for Kystvakta. Med andre ord må ein velje om NH90 skal utgjere operativ kapasitet for Kystvakta eller Fregattvåpenet i Marinen.

Forsvaret har, gjennom tidlegare korrespondanse, gitt til kjenne at NH90 skal prioriterast til Fregattvåpenet i Marinen. Ein medverkande faktor, som gjer den to-

tale no-situasjonen for kystvakthelikoptertenesta kritisk i 2021, er tap av nøkkelkompetanse til sivile helikopterselskap. Dersom Forsvaret skulle klare å gjere 3900 flytimar med NH90 tilgjengeleg per år ein gong i framtida, vil desse flytimane ikkje kunne realiserast som embarkerte seglingsdøgn for Kystvakta på grunn av mangel på besetning og kompetanse.

Anskaffinga og valet av NH90

Utvidinga av Noreg sine havområde i 1977 medførte at Kystvakta fekk store havgåande fartøy med tilhøyrande helikopterkapasitet. Dei tre fartøya i Nordkappklassen og seinare KVSvalbard har medverka med Lynx-helikopteret som sine forlengde kraftarmar for søk og redning, gods- og personellstøtte til ishavsstasjonane og med å setje ned inspektørar på norske og utanlandske fiskefartøy. Utan tvil medverka Kystvakta sin helikopterkapasitet på 80-talet og utover til at Noreg fekk etablert lov og orden i Svalbardsona.

Allereie tidleg på 90-talet, etter tusenvis av flytimar med kystvakthelikopteret Westland Lynx i nordområda, viste erfaringane at rekkevidda var for kort og kabinen for liten. Saman med manglande avising på rotorblada medverka det til konklusjonen om at Lynx burde erstattast. Det såkalla Enhetshelikopterutvalget konkluderte i 1998 med at det burde skaffast nye helikopter til Kystvakta. Og at det burde vere helikopter frå same «familie» både til fregattar og kystvaktskip. Utvalet tilrådde S-70 Sea Hawk/ Black Hawk som ein svært velpøvd helikoptertype. Forsvaret valde likevel det europeisk-bygde NH90-helikopteret, delvis av politiske årsaker og delvis fordi ein meinte at Sea Hawk hadde for gamal teknologi, og at kabinen på NH90 var vesentleg større.

Dagens status

For 2021 gir realistiske overslag totalt 600 flytimar utført – fordelt på kystvakthelikoptertenesta (337 skvadron) og fregatthelikoptertenesta (334 skvadron). Per mars 2021 finst det to NH90-helikopter som kan nyttast til trening og operative tokt for begge tenestene. Den særdeles krevjande reservedelssituasjonen medfører at dersom fleire enn to NH90 skal kunne fly, må dei andre helikoptera bokstaveleg tala vere reservedelslager. Det er svært høg risiko for at ikkje eingong to NH90-helikopter vil vere tilgjengelege for helikopterteneste i 2021 for verken Kystvakta eller Marinen. Mangel på operative NH90-helikopter og tilgjengelege flytimar frå desse gjer med andre ord situasjonen særskild kritisk og uakseptabel med omsyn til trening av nye besetningar i

helikoptertenesta og embarkerte seglingsdøgn med NH90 for Kystvakta.

Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen stadfesta Forsvarets forsikringsinstitutt (FFI) sine overslag på meirkostnader i samband med NH90-høyringa i Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité (28. januar 2018). Der stadfesta han meirkostnader til årleg drift på 470 mill. kroner. Desse 470 mill. kronene er ein årleg, predikert meirkostnad kun for å auke tal produserte flytimar frå 2 100 timar til 3 900 timar årleg. Statsråden vedgår då i praksis at det kostar ein halv mrd. kroner meir enn planlagt å få realisert 33 prosentane av flytimane. Desse 33 prosent vil uansett ikkje medføre full tilgang på NH90 slik Stortinget sa då vedtaket om investering i NH90-helikoptera var gjort (5 400 timar årleg), dei vil kun medverke til at 72 prosent av flytimane som var vedtekne, blir gjort tilgjengelege.

Dette medfører i praksis at Marinen vil segle utan maritimt helikopter på to av sine fregattar, eller at Kystvakta vil segle utan maritimt helikopter på to av sine helikopterberande fartøy – berre på grunn av 3 900 manglande flytimar på NH90. Det siste året er det frå det tekniske fagmiljøet stilt spørsmål ved overslaget på 470 mill. kroner årleg. I tillegg til tekniske utfordringar, deleleveransar og tenesteleveransar på vedlikehald er utfordringane også knytt til reine samarbeidsproblem med leverandøren NHI. Det er ei erkjenning i fagmiljøet at 5 400 flytimar årleg med NH90 no er ein illusjon. Dei jobbar hardt for å produsere 600 timar årleg. 3 900 eller 2 100 flytimar med NH90 årleg blir også sett på som eit urealistisk mål, gitt ramma på 470 mill. kroner i meirkostnad.

Forslag

På denne bakgrunnen blir det fremma følgjande

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringa greie ut situasjonen for NH90 med mål om å finne ei løysing som sikrar Kystvakta tilstrekkeleg kapasitet av helikopter som har tilstrekkeleg rekkevidde, og som taklar det utfordrande klimaet i Barentshavet. Vurderinga må gjerast i eit 20-års perspektiv, der kostnaden av drift og vedlikehald av NH90 blir vurdert opp mot innkjøp av nye helikopter. Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget med saka i forslag til statsbudsjett for 2022.

8. april 2021