

Redegjørelse for Stortinget 5. februar 2019 om forliset KNM Helge Ingstad

(Sjekkes mot fremførelse)

President,

La meg få takke for muligheten for å redegjøre for ulykken med fregatten KNM Helge Ingstad. Ulykken har vært en stor belastning for mannskapet og for hele Sjøforsvaret. I tillegg kommer de negative konsekvensene for Forsvarets operative evne. Jeg vil nå gi en bred orientering om saken. Regjeringen legger stor vekt på at Stortinget skal få mest mulig fyldig og oppdatert informasjon, også om de oppfølgingstiltak som iverksettes.

Som kjent kolliderte Ingstad med tankfartøyet Sola TS ved Stureterminalen i Øygarden kl. 04.03 torsdag 8. november i fjor. Fregatten fikk store skader og begynte å ta inn vann. Etter kollisjonen mistet fregatten kontroll på styring og fremdrift. Deretter grunnstøtte fartøyet på grunt vann, og sank etterhvert delvis. Personellet ble evakuert og raskt tatt hånd om av Forsvaret, i henhold til etablerte rutiner for håndtering av nødsituasjoner. Forsøk på å sikre fartøyet fra å synke ytterligere lyktes dessverre ikke, med den følge at sikringene løsnet slik at mesteparten av fartøyet kom under vann.

Tankfartøyet fikk kun mindre skader og forlot norsk farvann lørdag 10. november, etter at Statens havarikommisjon og politiet hadde gjennomført de nødvendige undersøkelser.

Takket være god kriseledelse, en godt trent besetning og noe hell, medførte ulykken ingen alvorlige personellskader.

Mannskapet har etter ulykken fått tett oppfølging av Sjøforsvaret, og har vært tilbake på jobb og tilvenning på KNM Roald Amundsen, søsterfartøyet til Ingstad. De har gradvis gjenopptatt sine funksjoner og har gjennomført seilas med Amundsen.

Mitt inntrykk etter å ha møtt besetningen uken etter ulykken var at de hadde blitt fulgt opp på en god måte og ble godt ivaretatt av Sjøforsvaret. Sjøforsvaret gjennomgår i sitt arbeid med oppfølging av personellet prosedyrer, læringspunkter og erfaringer. Dette vil kunne være verdifullt for andre enheter i Forsvaret.

Ulykken har så langt ikke medført forurensning av alvorlig karakter. Aksjonen for å ivareta tiltak mot akutt forurensning håndteres av Kystverket, og fregatten har i stor grad blitt tømt for forurensningskilder. Samarbeidet mellom Kystverket og Sjøforsvaret har fungert meget godt.

Fregatten var oppsatt med full våpenutrustning. Dette har ikke utgjort en risiko for miljøet, men deler av våpenlasten er fjernet for å ikke skape økt risiko og uforutsette hindringer under bergingsoperasjonen. Det har vært kontinuerlig vakthold for å ivareta sikkerheten rundt fartøyet.

President,

Det ble i ukene etter ulykken reist spørsmål knyttet til deling av informasjon. Jeg vil derfor igjen understreke at verken Forsvarsdepartementet eller Forsvaret har hatt, eller har, helhetlig informasjon om selve hendelsesforløpet eller årsaken til kollisjonen. Forsvaret har, i tråd med regelverket, overlevert all dokumentasjon til Statens havarikommisjon og politiet, som er ansvarlige for å undersøke og etterforske slike hendelser. Følgelig er det Statens havarikommisjon og politiet som sitter med den mest helhetlige informasjonen omkring disse spørsmålene.

Statens havarikommisjon undersøker forhold som antas å ha betydning for forebygging av transportulykker, men skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Statens havarikommisjon leder arbeidet med å undersøke ulykken. Statens havarikommisjon for Forsvaret deltar også. I tillegg er maltesisk sivil havarikommisjon deltakende part i undersøkelsen, i kraft av å være flaggstat for tankfartøyet.

Sjøforsvarets undersøkelsesgruppe driver en egen forsvarsintern undersøkelse av ulykken, som blant annet ser på hendelsesforløp, hvilke regelverk som gjaldt for oppdraget og hvordan man kan unngå lignende hendelser i fremtiden.

Sjøforsvarets undersøkelsesgruppe videreformidler sine funn til Statens havarikommisjon.

Statens havarikommisjon offentliggjorde 29. november i fjor en foreløpig rapport for å formidle informasjon som var innhentet i den innledende fasen av undersøkelsesarbeidet. Hensikten var å gi en kort oppdatering om fremdriften, samt gi en foreløpig beskrivelse av hendelsesforløpet og formidle sikkerhetskritiske funn som allerede på dette tidspunktet var avdekket. Den foreløpige rapporten peker også på områder der det er behov for videre undersøkelse, og beskriver ellers prosessens videre gang.

Hendelsesforløpet er komplisert og involverer flere aktører, og samspillet mellom disse. Undersøkelsesprosessen krever derfor mye tid og ressurser. Statens havarikommisjon understreket at rapporten var foreløpig og at den derfor kunne inneholde feil og unøyaktigheter. Av hensyn til både taushetsplikt, gradert materiale og den videre undersøkelsesprosessen ble heller ikke all informasjon offentliggjort på daværende tidspunkt.

Statens havarikommisjonen vurderte at skadeomfanget og vannfyllingen av fartøyet etter kollisjonen ikke samsvarer med forutsetninger for fartøysklassens skipssikkerhetsdokumenter. Som vedlegg til den foreløpige rapporten kunngjorde kommisjonen derfor et sikkerhetskritisk funn relatert til fartøyets vanntette inndeling.

Sjøforsvaret og Forsvarsmateriell har, etter samråd med klassifiseringselskapet DNV GL AS gjennomført midlertidige tiltak på de øvrige fregattene for å ivareta fartøyenes vanntette

integritet og sikre fartøyenes sjødyktighet. Tiltakene forhindrer overføring av vann mellom de aktuelle vanntette seksjonene og utbedrer dermed de sikkerhetskritiske forholdene. Det er videre iverksatt arbeid som vil gi en permanent utbedring av manglene. Dette arbeidet gjøres også i dialog med DNV GL AS. En permanent løsning planlegges å være installert på alle fregattene innen mars i år.

Statens havarikommisjon sin foreløpige analyse er at ingen enkelt handling eller hendelse ledet til ulykken, men at ulykken muligens kan forklares med en rekke sammensatte faktorer og omstendigheter. Kommisjonen arbeider med å avdekke og forstå disse faktorene. Hittil er det ingen indikasjoner på at de tekniske systemene ikke har fungert som de skulle forut for kollisjonen. I tillegg etterforskes som nevnt ulykken av politiet, med hensikt å avdekke eventuelle straffbare forhold. Inntil Statens havarikommisjon og politiet har fremlagt sine endelige rapporter må årsakssammenheng og skyldspørsmål anses som uavklart.

Det kan ta lang tid å få frem alle fakta. Eksempelvis kan det nevnes at etter Full City-ulykken i 2009, forelå endelig rapport først i 2013. Etter Turøy-ulykken i 2016 forelå endelig rapport i 2018. Dette sier noe om hvor komplisert slike undersøkelser er.

Regjeringen og forsvarssektoren kan ikke, og skal ikke, spekulere i hendelsesforløpet som førte til kollisjonen. Imidlertid har vi *etter* kollisjonen vært så åpne som mulig om det som har

skjedd. Sjøforsvaret har holdt en rekke pressekonferanser med oppdatert informasjon, og Forsvarets hjemmeside har blitt oppdatert jevnlig. I tillegg har det vært gjennomført mange intervjuer og pressekonferanser om saken som Forsvaret har stilt opp på. I tillegg holdt jeg ved første mulige anledning en orientering for Stortingets utenriks- og forsvarskomite.

President,

Hva angår Forsvarets håndtering av denne saken, er det forsvarssjefen som etatssjef som har det overordnede ansvaret for skipssikkerhet i Forsvaret. Sjefen for Sjøforsvaret er driftsansvarlig for Sjøforsvarets fartøyer, og leder på vegne av forsvarssjefen arbeidet etter ulykken med Ingstad.

Forsvarsmateriell støtter Sjøforsvaret i dette arbeidet og samarbeider tett med Sjøforsvarets ledelse. Etatene har inngått egne avtaler som detaljerer roller, ansvar og myndighet under hele operasjonen.

Etter at fartøyet er hevet vil Forsvarsmateriell lede arbeidet med å konservere prioritert materiell og utstyr og vurdere fartøyets tekniske tilstand.

President,

Arbeidet med å forberede hevingen av havaristen er nå i slutfasen. Arbeidet har bestått i å montere løftekjettinger, forberede vannevakuum og uthenting av sjømålsmissiler og torpedoer. For å redusere risiko under løfteoperasjonen er det

gjort grundige vurderinger av fartøyets stabilitet og metode for å tømme det for vann. Samtlige torpedoer er nå demolert. De resterende våpen ombord i fartøyet vil bli fjernet når fregatten er brakt på land.

Hevingsprosessen har tatt lengere tid enn planlagt. Været er den største utfordringen knyttet til gjennomføring i henhold til tidsplan, og har vært mye av årsaken til de utsettelsene vi har sett den senere tid. For å gjennomføre hevingen slik det er planlagt, trengs tilstrekkelig stabilt, godt vær over en periode på én uke.

I tillegg har det vært stopp i arbeidet som følge av en uønsket hendelse. En fortøyning til ett av de involverte selskapene røk, og vaieren falt ned på en lettboat, heldigvis uten å treffe personell. Denne hendelsen ble vurdert å ha et høyt skadepotensiale, og leverandørene har sammen med Forsvarsmateriell brukt tid på evaluering og utarbeidelse av tiltak for å unngå tilsvarende hendelser i det videre arbeid med hevingen. Denne hendelsen illustrerer noe av utfordringen med hevingsoperasjonen.

Tidsforløpet for selve hevingen og dermed også for hele bergingsoperasjonen er fortsatt noe usikkert. Etter heving vil det umiddelbart bli iverksatt sikring og konservering av prioritert utstyr og materiell som vurderes å kunne gjenbrukes. Når dette arbeidet er ferdigstilt og fartøyet er sikret, vil det bli transportert

til marinens hovedbase Haakonsværn, der videre undersøkelser og vurderinger av skadeomfanget vil bli gjennomført.

President,

Det maritime domenet, og spesielt havområdene i nord, er av stor betydning for norsk sikkerhets- og forsvarspolitik. For å kunne ivareta norske interesser i det maritime domenet må Forsvaret kunne operere havgående kapasiteter. Havområdene utenfor Norge er også strategisk viktig for NATO og våre allierte, spesielt på grunn av nærheten til de russiske basekompleksene og den russiske nordflåten på Kola. Det er derfor viktig også i en alliert kontekst at Forsvaret til enhver tid kan operere i havområdene i nord. Fregattstrukturen er en helt sentral del av denne kapasiteten, og av Forsvarets samlede operative struktur. Fregattene har også en viktig rolle i mottak av allierte forsterkninger.

Som følge av at fartøystrukturen blir mindre, reduseres også muligheten for deltakelse i NATOs stående maritime styrkestruktur og øvrige internasjonale operasjoner. Dette er uheldig, særlig sett i lys av Norges sterke vektlegging av det maritime domenes betydning innenfor rammen av NATO-samarbeidet. Regjeringen legger vekt på å kunne opprettholde våre forpliktelser til NATO, til tross for den situasjonen som har oppstått.

President,

De materielle skadene på Ingstad er betydelige. En beslutning om reparasjon eller kondemnering av fartøyet kan først treffes når fartøyet er hevet og undersøkt, og det endelige skadeomfanget er kartlagt. Denne vurderingen vil danne grunnlaget for å avklare om fartøyet skal repareres, og eventuelt hvor lang tid dette arbeidet vil ta.

Forsvaret har satt ned en intern gruppe som ser nærmere på havariet, slik at vi kan hente ut maksimalt med læring fra hendelsen. Som fagmyndighet vil Forsvarsmateriell gjennomføre tekniske undersøkelser for å forsikre seg om at alle relevante forhold rundt materiellsikkerhet for Nansen klassen, og eventuelt også øvrige fartøysklasser, er ivaretatt. I tillegg til den tekniske undersøkelsen vil Forsvarsmateriell også gjennomgå selve bergingsoperasjonen, med fokus på organisering, forbedring av beredskapsplanverk, læring og forbedring av kompetanse, prosedyrer og instruksjoner.

President,

En slik ulykke utløser flere juridiske problemstillinger. Forsvarsdepartementet har etablert dialog med tankskipets rederi, samt iverksatt nødvendige tiltak for å sikre at statens økonomiske interesser ivaretas og at eventuelle krav som følge av hendelsen håndteres etter norske rettsregler. Ansvars- og skyldspørsmål vil ikke kunne tas stilling til før skipet er hevet, og

Statens havarikommisjon og politiets undersøkelser er ferdigstilt.

President,

Arbeidsomfang og samlet kostnad for heving og transport av Ingstad, herunder miljøsikring av området, er preget av mange usikkerhetsfaktorer. Utgiftene til dette arbeidet er foreløpig anslått til vel en halv milliard kroner. Det planlegges å redde og konservere materiell som det er mulig å konservere. Dersom det skulle bli besluttet å ikke reparere Ingstad kan dette materiellet brukes på de andre fregattene. Omfanget av gjenbruk vil bli basert på en kost-nytte vurdering.

Jeg vil komme tilbake til Stortinget når kostnadene ved bergingsoperasjonen er nærmere klarlagt og kvalitetssikret.

President,

Ingstad sitt forlis har betydelige operative konsekvenser. Med én av fem fregatter ute av drift er Forsvarets samlede operative evne redusert, og evnen til å ha tilstedeværelse i prioriterte områder svekkes over tid. Regjeringen er meget opptatt av å reetablere tapt operativ evne.

Det er innenfor Forsvarets egne rammer allerede iverksatt tiltak for å redusere konsekvensene, blant annet å seile en av de resterende fregattene med dobbel besetning. Dette innebærer at planlagte seilingsdøgn for fregattsystemet opprettholdes i et kortsiktig perspektiv på ett til to år.

Regjeringen har identifisert ytterligere *tiltak som kan iverksettes på kort sikt*, inntil varige løsninger på plass. Dette omfatter gjenanskaffelse av tapt reservedelsbeholdning og dobling av antall besetninger på logistikkfartøyet KNM Maud fra én til to. Sistnevnte tiltak vil øke evnen til å understøtte fregattene, noe som igjen utvider fartøyenes operative tilgjengelighet. Maud vil med en slik økning også få økt kapasitet til å bidra i internasjonale operasjoner. Maud er planlagt å ankomme Norge i midten av 2019. Ingstad seilte i NATOs stående maritime styrke da forliset inntraff. Av den grunn hadde fartøyet en ekstra reservedelspakke om bord.

I tillegg til disse to tiltakene vurderes erstatning av tapt våpenbeholdning. Våpenbeholdningen om bord var en del av Norges beredskapsbeholdning. Gjenanskaffelsen av dette har et litt lengre tidsperspektiv, og vil bli vurdert i budsjettene for de kommende år.

For 2019 er det i utgangspunktet bare gjenanskaffelse av reservedelsbeholdningen og økt antall seilingsdøgn for KNM Maud som vil kunne påløpe. Vi vil komme tilbake i RNB 2019 med en endelig vurdering av disse tiltakene og eventuelt bevilgningsbehov.

Ovennevnte tiltak vil imidlertid ikke retablere den operative evnen på det nivået den var før tapet av Ingstad. Dersom det ikke skulle vise seg mulig eller økonomisk hensiktsmessig å reparere Ingstad, vil derfor alternative *varige* tiltak måtte

vurderes. Det gjøres allerede vurderinger av hvilke slike tiltak eller kombinasjoner av tiltak som vil kunne være aktuelle.

Allierte land har fregatter med tilsvarende operativ evne som Ingstad både i bruk og under anskaffelse. Det er imidlertid lite sannsynlig å kunne få leie en av disse fregatter grunnet disse nasjonenes egne operative behov. I tillegg vil leie av fartøy kunne medføre stor drifts- og kompetansemessige utfordringer, og dette vurderes derfor ikke som hensiktsmessig. Det kan imidlertid være mulig å koble seg på pågående fregattanskaffelser i andre allierte land.

Et alternativ som kan bidra til å kompensere for den operative konsekvensen av tapet av Ingstad er å drifte en klasse med enklere overflatekampfartøyer parallelt med de resterende Nansen-klasse fregattene. Levetidsforlengelse av Skjold-klasse kystkorvetter vil vurderes, men disse fartøyene har ikke de samme operative kapasitetene som en fregatt, blant annet mangler de antiubåt- og luftvernkapasitet. Det vil dermed kunne være nødvendig å vurdere anskaffelse av en annen klasse nye havgående fartøyer, med bedre operative kapasiteter for å kompensere for konsekvensene av forliset. Det finnes relevante pågående anskaffelsesprosesser hos allierte land.

En annen mulig tilnærming er å øke antallet ubåter i den pågående norsk-tyske ubåtanskaffelsen. Dette vil gi økt operativ evne, men ikke fullt ut kompensere for den kapasiteten

Ingstad hadde. En anskaffelse av flere ubåter vil ta tid og vil kunne gi operativ effekt først nærmere år 2030.

Det er mulig å øke antallet nye maritime patruljefly (P-8). Slike fly kan heller ikke kompensere fregattkapasiteten fullt ut, men anskaffelse av ytterligere antall fly vil gi et betydelige bidrag til operativ evne. Dette kan iverksettes ved å endre pågående anskaffelsesprosess, og vil kunne gi operativ effekt fra ca. 2025. Tiltaket vil innebære behov for ytterligere tiltak ved Evenes flystasjon.

Forsvarsdepartementet har startet arbeidet med neste langtidsplan for forsvarssektoren, som skal legges frem for Stortinget i 2020. Eventuelle investeringer i nytt materiell som følge av forliset vil ha en ledetid på flere år, og må også vurderes i sammenheng med andre planlagte anskaffelser, herunder den ovennevnte norsk-tyske ubåtanskaffelsen og nye maritime patruljefly (P-8).

Konsekvensen av ulykken er en svekkelse av Sjøforsvarets og Forsvarets operative evne. La det overhodet ikke være noen tvil om at regjeringen vil reetablere denne evnen. Sjøforsvarets evne til å løse sine oppgaver skal gjenopprettes. Jeg vil holde Stortinget orientert om det videre arbeidet med saken, herunder komme tilbake til spørsmålet om gjennomføringen av tiltakene for å reetablere den operative evnen.

Takk for oppmerksomheten.

