

# Försvarmaktens helikopterresurser

*Slutbetänkande av Militärhelikopterutredningen*

*Stockholm 2010*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

SOU 2010:50

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Elanders Sverige AB  
Stockholm 2010

ISBN 978-91-38-23420-4  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet och chefen för Försvarsdepartementet

Regeringen beslutade vid regeringssammanträde den 9 oktober 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda hur förmågan att understödja Försvarsmaktens insatsförband med helikoptrar ska bibehållas respektive förbättras, samt vilka krav det ställer på dimensionering och organisation av helikopterförbanden.

Regeringen beslutade den 18 december 2008 och den 29 april 2009 om tilläggsdirektiv till utredningen.

Utredaren har i delbetänkande, som lämnades till regeringen den 30 juni 2009, föreslagit att helikoptersystem 4 bör avvecklas.

Regeringen beslutade den 11 mars 2010 i tilläggsdirektiv till utredningen att ändra det ursprungliga uppdraget i ovan angivna del (Dir. 2010:13). Utredaren ska i stället beskriva och analysera förutsättningar, tillvägagångssätt och tidsramar för att förstärka Försvarsmaktens medeltunga helikopterkapacitet.

Utredaren ska även analysera flygsäkerhetsrelaterade frågor och föreslå förbättringsåtgärder (Dir. 2008:118).

Utredaren ska också utvärdera erfarenheterna av genomförda upphandlingar av helikoptersystem (Dir. 2008:118).

Chefen för Försvarsdepartementet förordnade den 18 december 2008 överdirektören, numera generaldirektören vid Försvarets forskningsinstitut, Jan-Olof Lind som särskild utredare.

Samma dag förordnades byråchefen Thomas Wallander som sekreterare i utredningen.

Som sakkunnig att ingå i utredningen förordnades den 13 februari 2009 departementssekreteraren Olof Andersson. Som experter i utredningen förordnades brigadgeneral Johan Svensson och överste John Stjernfalk. Den 2 juni 2009 förordnades kommandörkapten Jim Andersson att fr.o.m. den 13 februari 2009 och flyginspektör Lars-Åke Wester att fr.o.m. den 15 maj 2009 vara experter i utredningen. Den 20 november 2009 förordnades brigadgeneral

Micael Bydén att fr.o.m. den 1 november 2009 var expert i utredningen.

Utredningen, som har antagit namnet Militärhelikopterutredningen, får härmed överlämna slutbetänkandet *Försvarsmaktens helikopterresurser* (SOU 2010:50). Utredningens uppdrag är därmed slutfört.

Stockholm i juni 2010

Jan-Olof Lind

/Thomas Wallander

# Innehåll

<b>Förkortningar</b> .....	<b>13</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>15</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>23</b>
1.1 Bakgrund .....	23
1.2 Omsättning av helikopterparken .....	23
1.2.1 Anskaffning av nya helikoptersystem .....	23
1.2.2 Modifiering av helikoptersystem.....	24
1.3 Uppdraget.....	25
1.3.1 Bakgrund .....	25
1.3.2 Det ursprungliga uppdraget .....	26
1.3.3 Delbetänkandet <i>Försvarsmaktens helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling?</i> .....	27
1.3.4 Tilläggsdirektivet .....	27
1.4 Utredningsarbetet, m.m. ....	28
1.5 Frågor som behandlas i delbetänkandet .....	32
1.6 Betänkandets disposition.....	32
<b>2 Utgångspunkter</b> .....	<b>35</b>
2.1 Inledning.....	35
2.2 Utgångspunkter för det fortsatta arbetet .....	37
2.2.1 Militärhelikopterutredningens delbetänkande <i>Försvarsmaktens helikopter 4 – vidmakthållande         eller avveckling?</i> .....	37
2.2.2 Remissinstansernas svar på delbetänkandet.....	37

2.2.3	Del I: Förutsättningar att förbättra den medeltunga helikopterkapaciteten .....	37
2.2.4	Del II: Flygsäkerhet.....	41
2.2.5	Del III Erfarenheter av anskaffnings- och modifieringsprocesserna, m.m. ....	43
<b>3</b>	<b>Det nya försvarets inriktning, m.m. ....</b>	<b>47</b>
3.1	Inledning.....	47
3.2	2010 års budgetproposition .....	48
3.2.1	Mål och uppgifter.....	48
3.2.2	Krav på operativa förmåga.....	48
3.2.3	Pågående och planerade insatser .....	50
3.2.4	Den nordiska stridsgruppen 2011.....	51
3.2.5	Materieförsörjning.....	51
3.3	Regleringsbrevet för budgetåret 2010.....	52
3.3.1	Operativ förmåga .....	52
3.3.2	Materieförsörjning.....	53
3.4	Inriktningsbeslut för Försvarmakten 2010 – 2014 .....	53
3.4.1	Bakgrund .....	53
3.4.2	Insatsorganisation 2014 .....	53
3.4.3	Materieförsörjning.....	53
3.5	Försvarmaktens perspektivstudie 2009 .....	54
3.5.1	Inledning.....	54
3.5.2	Frågor av betydelse för helikopterverksamheten.....	54
3.6	Helikopterbataljonens framtida inriktning.....	56
3.6.1	Helikopterbataljonen i 2010 års budgetproposition .....	56
3.6.2	Bemyndigande att anskaffa ett medeltungt helikoptersystem.....	57
3.6.3	Försvarsutskottets yttrande .....	58
3.7	Överväganden.....	59
<b>4</b>	<b>Begreppet förmåga, m.m. ....</b>	<b>61</b>
4.1	Inledning.....	61
4.2	Regeringens styrning.....	61

4.3	Försvarsmaktens interna styrning .....	63
4.4	Förmåga och ambitionsnivå .....	65
4.4.1	Inledning .....	65
4.4.2	Förmåga.....	66
4.4.3	Förmågebaserad planering .....	66
4.4.4	Unik förmåga.....	69
4.4.5	Ambitionsnivå.....	70
<b>5</b>	<b>Helikopterbataljonen .....</b>	<b>71</b>
5.1	Helikopterbataljonens utveckling.....	71
5.1.1	Inledning .....	71
5.1.2	1998 års helikopterutredning .....	71
5.1.3	Anskaffning av ny medeltung helikopter (HKP 14) ..	73
5.1.4	2006 års helikopterutredning .....	74
5.2	Helikopterbataljonens uppgifter, m.m. ....	75
5.2.1	Inledning .....	75
5.2.2	Markoperativ helikopterkapacitet .....	76
5.2.3	Sjöoperativ helikopterkapacitet .....	76
5.2.4	Helikopterräddningsunderstöd .....	76
5.2.5	Helikoptertransporter .....	77
5.2.6	Ledning av helikopterförbanden.....	77
5.2.7	Bas- och underhållstjänst .....	78
5.3	Helikopterenhet .....	79
5.3.1	Inledning .....	79
5.3.2	Organisation .....	79
5.4	Preliminär förbandsmålsättning (PTOEM) .....	81
5.4.1	Inledning .....	81
5.4.2	Bakgrund .....	81
5.4.3	Typinsatser .....	82
5.4.4	Huvuduppgifter och deluppgifter .....	86
5.4.5	Funktioner .....	87
5.4.6	Resursorganisation .....	89
<b>6</b>	<b>Förutsättningar för att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten .....</b>	<b>91</b>
6.1	Inledning.....	92

6.2	Utgångspunkter, m.m.....	92
6.2.1	Försvarsmaktens utredningar, m.m.....	92
6.2.2	Försvarets materielverks underlag.....	94
6.2.3	Behovet av kravställning .....	95
6.3	Helikoptersystem 4.....	97
6.3.1	Inledning.....	97
6.3.2	Nuvarande status .....	97
6.3.3	Behov av modifiering .....	97
6.3.4	Personal.....	98
6.3.5	Utbildning.....	99
6.3.6	Drift.....	100
6.3.7	Flygtidsproduktion .....	100
6.3.8	Operativ effekt .....	101
6.3.9	Flygsäkerhet.....	101
6.3.10	Risker .....	102
6.3.11	Påverkan på övrig verksamhet .....	103
6.3.12	Ekonomi.....	104
6.4	Helikoptersystem 10.....	104
6.4.1	Inledning.....	104
6.4.2	Nuvarande status.....	104
6.5	Alternativ A .....	105
6.5.1	Behov av modifiering .....	105
6.5.2	Anskaffning av ytterligare fem helikoptrar .....	106
6.5.3	Personal.....	107
6.5.4	Utbildning.....	108
6.5.5	Drift.....	108
6.5.6	Flygtidsproduktion .....	109
6.5.7	Operativ effekt .....	109
6.5.8	Flygsäkerhet.....	111
6.5.9	Risker .....	111
6.5.10	Påverkan på övrig verksamhet .....	113
6.5.11	Upphandling .....	114
6.5.12	Ekonomi.....	114
6.6	Alternativ B.....	114
6.6.1	Behov av modifiering .....	114
6.6.2	Operativ effekt .....	115
6.6.3	Flygsäkerhet.....	116



6.6.4	Risker .....	116
6.6.5	Påverkan på övrig verksamhet .....	117
6.7	Helikoptersystem 14.....	117
6.7.1	Inledning.....	117
6.7.2	Reviderat leveransavtal.....	117
6.7.3	Driftsättning.....	118
6.7.4	Ytterligare anskaffning av helikopter 14.....	118
6.8	Anskaffning av nytt medeltungt helikoptersystem .....	120
6.8.1	Inledning.....	120
6.8.2	På marknaden förekommande helikoptersystem... ..	120
6.8.3	Kravställning.....	121
6.8.4	Förutsättningar för driftsättning .....	121
6.8.5	Driftsättning .....	122
6.8.6	Personal .....	123
6.8.7	Utbildning .....	125
6.8.8	Operativ effekt.....	126
6.8.9	Risker .....	126
6.8.10	Påverkan på övrig verksamhet.....	128
6.8.11	Ekonomi, m.m.....	129
6.9	Upphandling.....	130
6.10	Överväganden och slutsatser.....	132
6.10.1	Några utgångspunkter .....	132
6.10.2	Förutsättningar att öka den medeltunga helikopterkapaciteten.....	138
6.10.3	Olika ambitionsnivåer.....	140
6.10.4	Sammanfattande analys.....	142
6.11	Dimensionering, m.m. ....	145
6.11.1	Försvarmakten .....	145
6.11.2	Försvarets materielverk .....	146
<b>7</b>	<b>Flygsäkerhet .....</b>	<b>153</b>
7.1	Inledning.....	153
7.2	Bakgrund .....	154
7.3	Det fortsatta arbetet efter delbetänkandet .....	154
7.3.1	Försvarmaktens inriktning Flygsäkerhet.....	155

7.4	Verksamhets säkerhet .....	155
7.5	Flygvapnets ledning och organisation.....	156
7.5.1	Flygvapeninspektören (FVI) .....	156
7.5.2	Flygtaktisk stab (FTS) .....	156
7.5.3	Försvarmaktens flygoperatör (FMFO).....	156
7.6	Försvarmaktens flygoperatör.....	158
7.6.1	Styrdokument för flygtjänsten .....	158
7.6.2	Ansvarig företrädare (AF) .....	158
7.6.3	Flygchef (CF).....	159
7.6.4	Lokal flygchef (L CF) .....	160
7.6.5	Chefpilot.....	161
7.6.6	Divisionschef .....	161
7.6.7	Flygsäkerhetsofficer .....	162
7.7	Ledning av flygtjänsten.....	162
7.7.1	Ledning av flygtjänst .....	162
7.8	Insatsledning.....	163
7.8.1	Luftoperativ insatsledare vid flygtaktiska staben ...	163
7.9	Tillsyn av militär luftfart.....	164
7.9.1	Inledning.....	164
7.9.2	Säkerhetsinspektionen .....	165
7.9.3	Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör och militära flyginspektionen .....	166
7.10	Vision och verksamhetsidé .....	169
7.10.1	Vision .....	169
7.10.2	Deklaration .....	169
7.10.3	Flygsäkerhetspolicy.....	169
7.10.4	Uppgifter och ansvar.....	171
7.10.5	Flygsäkerhetsprogrammet .....	173
7.10.6	Regelgivning .....	175
7.10.7	Tillsyn.....	177
7.10.8	Militära luftfartsregistret.....	188
7.11	Överväganden.....	188
<b>8</b>	<b>Anskaffnings- och modifieringsprocessen av helikoptersystem .....</b>	<b>193</b>
8.1	Inledning.....	193

8.2	Helikoptersystem 14.....	196
8.2.1	Bakgrund .....	196
8.2.2	Inträffade leveransförseningar och myndig- heternas åtgärder.....	202
8.2.3	Iakttagelser och erfarenheter .....	208
8.3	Helikopter 15 .....	214
8.3.1	Bakgrund .....	214
8.3.2	Inträffade leveransförseningar och myndigheternas åtgärder.....	214
8.3.3	Iakttagelser och erfarenheter .....	220
8.4	Helikopter 10 .....	220
8.4.1	Inledning .....	220
8.4.2	Bakgrund .....	221
8.4.3	Inträffade förseningar och myndigheternas åtgärder.....	222
8.4.4	Internrevisorernas iakttagelser och erfarenheter.....	224
8.4.5	Utredningens iakttagelser och erfarenheter.....	227
8.5	Sammanfattning .....	228
<b>9</b>	<b>Kostnads- och konsekvensanalys.....</b>	<b>235</b>
9.1	Inledning.....	235
9.2	Ekonomiska konsekvenser .....	235
9.3	Övriga konsekvenser .....	236
	<b>Referenser .....</b>	<b>237</b>
 <b>Bilagor</b>		
<i>Bilaga 1</i>	Kommittédirektiv (Dir. 2008:118).....	241
<i>Bilaga 2</i>	Tilläggsdirektiv (Dir. 2008:148).....	249
<i>Bilaga 3</i>	Tilläggsdirektiv (Dir. 2009:27).....	251
<i>Bilaga 4</i>	Tilläggsdirektiv (Dir. 2010:13).....	253

<i>Bilaga 5</i>	Sammanfattning av Militärhelikopterutredningens delbetänkande "Försvarets helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling" (SOU 2009:67) .....	255
<i>Bilaga 6</i>	Försvarets Inriktning – Flygsäkerhet.....	263
<i>Bilaga 7</i>	Sammanställning av Försvarets åtgärder med anledning av Statens haverikommissionens rekommendationer .....	269
<i>Bilaga 8</i>	Försvarets materialverks redogörelse för anskaffnings- och modifieringsprocesserna.....	273

# Förkortningar

AF	Ansvarig Företrädare
ASW	Anti Submarine Warfare
BOF	Beslut om flygning
CASEVAC	Casualty Evacuation
CF	Flygchefen
CVR	Cockpit Voice Recorder
DGA	Délégation Générale pour l'Armement
EDA	European Defence Agency
EMAAG	European Military Aviation Authority Group
FARP	Forward Arming and Refueling Point
FBS	Flygbefälsskolan
FEM	Försvarmaktens ekonomistyrningsmodell
FDR	Flight Data Recorder
FLYGI	Militära flyginspektionen
FM ArbO	Försvarmaktens arbetsordning
FMFO	Försvarmaktens flygoperatör
FMV	Försvarets materielverk
FMUP	Försvarmaktens utvecklingsplan
FOM	flygoperationell manual
FSI	Flygsäkerhetsinspektör
FTS	Flygtaktisk stab
FVI	Flygvapeninspektören
HKP	Helikopter
ISAF	International Security Assistance Force

L CF	Lokala flygchefen
LSS	Luftstridsskolan
MSI	Materielsystemintyg
MEDEVAC	Medical Evacuation
MTC	Militärt typcertifikat
NAHEMA	NATO Helicopter Management Agency
NHI	NATO Helicopter Industries
NBG	Nordic Battle Group/Nordiska stridgruppen
OPS	Offentlig Privat Samverkan
PR	Personnel Recovery
PTOEM	Preliminär taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning
RML	Regler för militär luftfart
TTT	Taktisk trupptransport
UTOEM	Utkast taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning
VMS	Varnings- och motmedelsystem

# Sammanfattning

## Uppdraget

Militärhelikopterutredningen har inledningsvis haft regeringens uppdrag att se över Försvarmaktens förmåga att understödja insatsförbanden med helikoptrar för olika uppgifter. Det ursprungliga uppdrag ändrades genom tilläggsdirektiv till utredningen i mars 2010. Det ändrade uppdraget innebär att utredningen ska istället med utgångspunkt i regeringens styrdokument samt aktuella och långsiktiga behov kartlägga Försvarmaktens förmåga att understödja insatsförbanden med medeltunga helikoptrar för olika uppgifter och kartlägga eventuella begränsningar hänförliga till helikopter bataljonen. Utredningen ska vidare utifrån kartläggningen analysera och lämna förslag på hur den medeltunga helikopterkapaciteten kan ökas och inom vilka tidsramar samt beskriva olika ambitionsnivåer för en eventuell kapacitetsökning. I uppdraget ingår även att klarlägga vilka krav en ökad förmåga att understödja insatsförbanden med medeltunga helikoptrar ställer på dimensionering och organisation av helikopter bataljonen samt stödjande myndigheter och funktioner.

I utredningens uppdrag ingår också att göra en samlad och övergripande analys av flygsäkerhetsrelaterade frågor inom Försvarmaktens helikopter verksamhet. Därutöver ska utredningen beskriva och analysera anskaffningsprocessen av helikoptersystem 14 respektive 15 samt modifieringsprocessen av helikoptersystem 10.

## Försvarmaktens helikoptrar

Försvarmaktens helikoptersystem är för närvarande föremål för omsättning. Målet för omsättningen är främst att skapa en ensad helikopter park med färre helikoptertyper. Syftet är att myndigheten härigenom ska kunna utforma en mer rationell och effektiv

helikopterverksamhet, bl.a. genom att minska drifts- och underhållskostnaderna.

Flertalet av de tidigare helikoptersystemen har redan avvecklats eller är föremål för avveckling. För närvarande pågår avveckling av helikoptersystem 4 och helikoptersystem 9. Av de tidigare helikoptersystemen är det endast helikoptersystem 10 som planeras att vidmakthållas tills vidare. Som ersättning till avvecklade system pågår anskaffning – enligt tidigare beslut – av ett nytt medeltungt helikoptersystem och lätt helikoptersystem. Omsättningen av helikopterparken innebär enligt hittillsvarande planering att antalet helikoptrar mer än halveras. Från att tidigare ha uppgått till ett hundratal helikoptrar i slutet av 1990-talet beräknas antalet uppgå omkring 40 helikoptrar år 2020.

### **Militärhelikopterutredningens delbetänkande**

Militärhelikopterutredningen konstaterade i ett delbetänkande, som lämnades till regeringen i juni 2009, att det relativt den nu gällande preliminära förbandsmålsättningen för helikopterbataljonen finns brister i förbandets mark- och sjöoperativa förmåga under perioden fram till 2020 och angivna brister återfinns framförallt avseende medeltung helikopterkapacitet. Utredningen konstaterade även att det vid en samlad bedömning inte framkom skäl att vidmakthålla helikoptersystem 4 utan förslog att helikoptersystemet ska fortsatt avvecklas.

### **Leveransförseningar av helikoptersystem 14 respektive 15**

Militärhelikopterutredningen konstaterar att enligt den ursprungliga planeringen skulle de nya helikoptersystemen levereras under 2005–2009. Införandet av helikoptersystemen har emellertid drabbats av förseningar på grund av leveransproblem inom industrin, främst vad avser helikoptersystem 14. Det medför att helikoptersystem 14 efter nödvändig uppbyggnadsperiod bedöms uppnå efterfrågad markoperativ förmåga omkring 2017 och sjöoperativ förmåga omkring 2020, då helikopterbataljonen – enligt den förbandsmålsättning som hittills gällt – ska uppnå full operativ förmåga.



## Behovet av ytterligare medeltung helikopterkapacitet

Militärhelikopterutredningen konstaterar att omställningen till ett tillgängligt och användbart insatsförsvar ställer ökade krav på Försvarsmaktens operativa förmåga. Helikopterbataljonens förmåga att understödja arméstridskrafter och marina stridskrafter vid nationella och internationella insatser med helikopterenheter är av stor betydelse för Försvarsmaktens framtida användbarhet. Utredningen bedömer att denna betydelse kommer att öka såväl vid nationella som internationella insatser.

Militärhelikopterutredningen noterar i detta sammanhang att såväl regeringen som försvarsutskottets majoritet också framhåller den stora betydelse som helikopterbataljonen har för att understödja armé- och marinstridskrafter, bl.a. vad gäller förmågan att under en längre tid stödja internationella fredsfrämjande insatser med en helikopterenhet.

Militärhelikopterutredningen bedömer att insatsförbandens behov av stöd med medeltung helikopterkapacitet är större än den hittills planerade nivån i den nu gällande förbandsmålsättningen, på såväl kort som på lång sikt. Samtidigt föreligger det redan nu allvarig brist i helikopterbataljonens mark- och sjöoperativa förmåga till stöd för insatsförbanden, främst på grund av bakgrund av industrins oförmåga att leverera helikopter 14 enligt plan.

Militärhelikopterutredningen att bristen på medeltunga helikoptrar för mark- och sjöoperativa ändamål nu är så stor, och kommer att bestå under så lång tid, att det är motiverat att skyndsamt förstärka helikopterbataljonens medeltunga helikopterkapacitet.

Militärhelikopterutredningen konstaterar att statsmaktens krav på Försvarsmaktens operativa förmåga och krav på medeltung helikopterkapacitet innebär att en förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten ska långsiktigt inriktas mot att kunna stödja insatser till stöd för territoriell integritet, specialförbandsinsatser och insatser med snabbinsatsförband, t.ex. den nordiska stridgruppen, samtidigt som stöd ska kunna lämnas kontinuerligt över tiden till internationella insatser.

Militärhelikopterutredningen bedömer att den angivna inriktningen medför att behovet av medeltung helikopterkapacitet är större än den hittills planerade nivån i den nu gällande förbandsmålsättningen. Helikopterbataljonen måste därför förstärkas med ytterligare medeltunga helikopterresurser utöver vad som anges i

förbandsmålsättningen. Utredningen delar Försvarmaktens och Försvarets materielverks gemensamma bedömning att ett tillskott av minst femton medeltunga helikoptrar utöver vad som anges i förbandsmålsättningen krävs för att möta behovet av medeltung helikopterkapacitet.

Militärhelikopterutredningen har med stöd av Försvarmakten och Försvarets materielverk analyserat förutsättningar och möjliga tillvägagångssätt för att skyndsamt förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten. Utredningen kan därvid konstatera att varken ett vidmakthållande av helikoptersystem 4 eller helikoptersystem 10 i dess nuvarande konfiguration och omfattning möter kravet på tillräckligt antal helikoptrar för att säkerställa att det angivna behovet kan mötas. Utredningen har även analyserat alternativet att långsiktigt vidmakthålla samtliga helikoptrar i helikoptersystem 10 i modifierad version 10B och anskaffa ytterligare fem helikoptrar till systemet för att nå upp till kravet på antal helikoptrar. Detta alternativ innebär dock att Försvarmakten i praktiken skulle komma att långsiktigt operera tre medeltunga helikoptersystem. Helikoptersystem skulle dessutom mot bakgrund av behovet av modifiering kunna ge operativ effekt tidigast omkring 2015–2016. Utredningen gör därför bedömningen att inte heller detta alternativ möter kravet på en skyndsamt förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten.

Militärhelikopterutredningen gör bedömningen att det alternativ som bäst möter angivna krav är att ett nytt medeltungt helikoptersystem anskaffas genom direktupphandling från en leverantör. En sådan lösning innebär att Försvarmakten långsiktigt endast skulle operera två medeltunga helikoptersystem. Enligt Försvarmaktens bedömning kan ett nyanskaffat medeltungt helikoptersystem ge operativ effekt under senare delen av 2013, underförutsättning stöd med utbildning, underhåll, m.m. kan erhållas från leverantören.

Militärhelikopterutredningen konstaterar vidare att en förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten förutsätter att Försvarmakten och Försvarets materielverk tillför ytterligare resurser till helikopterverksamheten.

## Flygsäkerheten i helikopterverksamheten

Försvarsmakten har under 2000-talet drabbats av flera mycket allvarliga helikopterhaverier i verksamheten. Flera olika utredningar med anledning av haverierna och vid revision av verksamheten har pekat på allvarliga brister i flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

Statens haverikommission har i sina utredningar konstaterat att resultaten från dessa visar på omfattande problem och brister i flera av de förutsättningar som måste finnas för att Försvarsmakten ska kunna bedriva en säker helikopterverksamhet. Resultaten visar att förhållanden förvärrats under flera år och att myndigheten, trots flera allvarliga haverier, inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att förbättra säkerheten.

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att Försvarsmakten under utredningstiden genomfört ett åtgärdsprogram – i allt väsentligt i enlighet med haverikommissionens rekommendationer – som ska leda till ökad flygsäkerhet, bl.a. har organisatoriska och andra förändringar genomförts såväl i Försvarsmaktens högkvarter som i helikopterverksamheten. Utredningen gör bedömningen att vidtagna åtgärder medfört att vissa förhållanden stabiliserats inom helikopterverksamheten och att denna verksamhet har fått en högre prioritet i myndigheten. Den tidigare obalansen mellan uppgifter och resurser har också reducerats, även om utredningen bedömer att det råder en fortsatt ansträngd situation inom främst helikopterbataljonen.

Militärhelikopterutredningen anser att det alltjämt finns utrymme för förbättringsåtgärder i flygsäkerheten och lämnar därför förslag som syftar till att ytterligare stärka flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

Militärhelikopterutredningen bedömer att en utökning av helikopterverksamheten med ytterligare ett medeltungt helikoptersystem i och för sig väcker frågan om en sådan åtgärd kan anses förenlig med flygsäkerheten i helikopterbataljonen. Utredningen kan notera att Försvarsmakten bedömer att det föreligger övervägande positiva skäl ur flygsäkerhetsaspekter och att införandet av systemet måste ske under flygsäkerhetsmässigt ordnade former där bl.a. uppgifter och resurser balanseras.

Försvarsmaktens flygsäkerhetsinspektör har tidigare förklarat att han inte motsätter sig en utökad verksamhet under förutsättning att Statens haverikommissionens rekommendationer blir om-

händertagna och att den utökade verksamheten i övrigt är förenlig med flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

Militärhelikopterutredningen bedömer att utvecklingen av flygsäkerheten i helikopterverksamheten inte utgör hinder mot att ytterligare ett medeltung helikoptersystem anskaffas och införs i verksamheten.

Militärhelikopterutredningen bedömer – i likhet med Statens haverikommission – att en oberoende tillsynsfunktion av flygverksamheten i Försvarsmakten är av fundamental betydelse för att säkerställa flygsäkerhet i verksamheten och motverka haverier och allvarliga tillbud. Utredningen har under utredningstiden erhållit sådana indikatorer i helikopterverksamheten att det är befogat att allvarligt ifrågasätta i vilken utsträckning som Försvarsmaktens flygsäkerhetsinspektör och den militära flyginspektionen kan anses ha en oberoende ställning i förhållande till tillsynsobjektet och utgöra en fungerande tillsynsfunktion av Försvarsmaktens helikopterverksamhet.

Utredningen har därför övervägt att föreslå en lösning som innebär att flygsäkerhetsinspektören och militära flyginspektionen ges en oberoende organisatorisk ställning utanför myndigheten eller inordnas i annan myndighet.

Militärhelikopterutredningen kan samtidigt konstatera att flygsäkerhetsinspektören och militära flyginspektionen utgör del av myndighetens säkerhetsinspektion och att ett avskiljande av endast denna del medför vissa organisatoriska och andra svårigheter.

Militärhelikopterutredningen kan också konstatera att frågan om tillsynsfunktionen behandlas i departementspromemorian *Statsluftfarten*<sup>1</sup> och att arbetsgruppen föreslagit att flygsäkerhetsinspektören och militära flyginspektionen ska ges en ställning i tillsynsfunktionen som motsvarar Försvarsmaktens generalläkare. Utredningen har också under utredningstiden noterat en ökat medvetenhet i myndigheten av betydelsen av en oberoende och fungerande tillsynsfunktion över helikopterverksamheten.

Utredningen anser att nu föreslagna åtgärder för att stärka flygsäkerhetsinspektörens och militära flyginspektionens oberoende och stärka tillsynsfunktionen bör utvärderas innan ett eventuellt förslag om organisatorisk förändring lämnas. Utredningen bedömer dock att den fortsatta utvecklingen av tillsynsfunktionen

---

<sup>1</sup> Ds 2009:56.

måste följas löpande och att en ny oberoende utvärdering av flygsäkerheten och tillsynsfunktionen bör äga rum.

## Upphandling av helikoptersystemen

Militärhelikopterutredningen har kartlagt anskaffnings- och modifieringsprocesserna av helikoptersystem 14 respektive 15 samt 10.

Militärhelikopterutredningen kan i fråga om helikoptersystem 14 notera att det gemensamma nordiska helikopterprojektet kom att utvecklas på ett sätt som väcker frågan om de svenska nationella intressena av en få tillgång till ett nytt medeltungt helikoptersystem anpassat för svenska behov fick stå tillbaka för strävan att genomföra en samnordisk upphandling av en för de nordiska länderna gemensam enhetshelikopter.

Utredningen kan konstatera att den kraftiga leveransföreningen av helikoptersystem 14 har sin grund i ett antal olika omständigheter och problemområden under den nu aktuella tioårsperioden.

En grundläggande orsak är att helikopterprojektet är ett utvecklingsprojekt som kantats av stora tekniska utmaningar och problem, bl.a. vad gäller i frågan om luftvärdighet och certifiering, vilket medför att industrin hittills inte förmått att fullgöra sina ingångna åtaganden. Härtill kommer att berörda svenska myndigheter inte fullt ut insåg att projektet utgör ett högriskprojekt med stora risker för försenade leveranser. Utredningen gör bedömningen att utvecklingen av det unika svenska ledningssystemet inte kan anses ha i någon mer avgörande mening medfört ytterligare förseningar av i leveranserna.

Utredningen bedömer att projektet alltjämt står inför ett antal tekniska utmaningar och att risken för ytterligare förseningar därför inte kan uteslutas.

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att även helikoptersystem 15 drabbats av förseningar. I detta fall har förseningarna till stor del sitt ursprung i problem med avioniken i och certifieringen av den ursprungshelikopter som beställdes. Utredningen bedömer att förseningarna i helikoptersystemet kan anses acceptabla mot bakgrund av att problembilden var identifierad.

Vad beträffar helikopter 10 delar utredningen de erfarenheter som internrevisorerna pekar på i sin rapport, bl.a. vad gäller att uppdragets komplexitet och omfattning underskattades. Det har

inte kunnat undgå utredningen att de många och tillika mycket snabba och tvära förändringarna i beställningsprocessen bidragit till den situation som uppstått. Utredningen anser att på motsvarande sätt som i fråga om helikopter 14 har modifieringsprocessen präglats av bristande riskbedömning.

Sammantaget finner utredningen att erfarenheterna från anskaffnings- och modifieringsprocesserna visar på svårigheter för industrin att i rätt tid fullgöra sina åtaganden i utvecklingsprojekt. Vidare visar erfarenheterna på behovet av en adekvat krav – och riskhantering, en realistisk bedömning av leverantörens förmåga samt behovet av att berörda myndigheter avsätter erforderliga resurser vid högriskprojekt.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Försvarmakten har använt helikoptrar i verksamheten sedan mitten av 1950-talet. Helikoptrar är en förutsättning för att många av Försvarmaktens olika förband ska kunna lösa sina uppgifter. Helikoptrar anskaffades från början för uppgifter inom respektive försvarsgren.

Den 1 januari 1998 inrättades den försvarsmaktsgemensamma helikopterorganisationen Försvarmaktens helikopterflottilj, med en gemensam stab belägen på Malmen (Linköping). Helikopterflottiljen ansvarar för organisation och produktion av insatsförbandet helikopterbataljonen.<sup>1</sup>

## 1.2 Omsättning av helikopterparken

### 1.2.1 Anskaffning av nya helikoptersystem

Försvarmaktens helikoptersystem är för närvarande föremål för omsättning. Målet för omsättningen är främst att skapa en ensad helikopterpark med färre helikoptertyper. Syftet är att myndigheten härigenom ska kunna utforma en mer rationell och effektiv helikopterverksamhet, bl.a. genom att minska drifts- och underhållskostnaderna, samtidigt som helikopterbataljonen utvecklas mot att uppnå kraven i förbandsmålsättningen.

Flertalet av de tidigare helikoptersystemen har redan avvecklats eller är föremål för avveckling. För närvarande pågår avveckling av

---

<sup>1</sup> I regleringsbrevet för Försvarmakten för budgetåret 1997 angavs att myndigheten skulle förbereda inrättandet av en helikopterflottilj. Syftet var främst att få samordningsvinster avseende produktionsledning, materielanskaffning, reservdelsförsörjning, utbildning, studier och utveckling samt prov och försök av bl.a. ny materiel.

helikoptersystem 4<sup>2</sup> och helikoptersystem 9. Av de tidigare helikoptersystemen är det endast helikopter 10 som planeras att vidmakthållas tills vidare. Som ersättning till avvecklade system anskaffas enligt tidigare beslut ett medeltungt helikoptersystem och ett lätt helikoptersystem. Omsättningen av helikopterparken innebär enligt Försvarmaktens hittillsvarande planering att antalet helikoptrar mer än halveras. Från att tidigare ha uppgått till ett hundratal helikoptrar i slutet av 1990-talet beräknas antalet uppgå till 40 helikoptrar år 2020.

Enligt den ursprungliga planeringen skulle de nya helikoptrarna levereras och driftsättas under perioden 2003–2009. Leveranserna och införandet av de nya helikoptersystemen har emellertid blivit försenade, särskilt vad gäller helikoptersystem 14. Samtliga helikoptrar i helikoptersystem 15 slutlevererades till Försvarmakten 2009. Helikoptersystemen kommer, efter det att samtliga helikoptrar i respektive system levererats, vara föremål för leveranser av kringutrustning fram mot år 2020, då helikopterbataljonen enligt gällande förbandsmålsättning ska uppnå full operativ förmåga.

### 1.2.2 Modifiering av helikoptersystem

Försvarmakten beslutade 2005 att modifiera delar av helikoptersystem 10 för användning i den nordiska stridgruppen 2008 (NBG 08). Modifieringsprocessen är emellertid försenad och helikoptrarna blev inte klara i tid för att kunna ingå i stridgruppen. I stället beslutades att helikoptrarna efter ytterligare anpassning ska stödja det svenska truppbidraget i Afghanistan (ISAF) med förmåga till medicinsk evakuering. Även i detta fall har ytterligare förseningar inträffat och den ursprungliga tidsplanen för när helikoptrarna ska vara operativa har inte kunnat hållas. Enligt Försvarmakten bedöms helikopter 10B bli operativ i insatsområdet i Afghanistan fr.o.m. den 1 april 2011.

---

<sup>2</sup> Regeringen har beslutat att tills vidare ska inga ytterligare åtgärder för avveckling av helikoptersystemet genomföras.



## 1.3 Uppdraget

### 1.3.1 Bakgrund

Försvarsberedningen uppmärksammade under år 2008 i sin rapport *Försvar i användning*<sup>3</sup> att helikoptrar bidrar med en unik förmåga till taktisk rörlighet och är därför ofta avgörande för framgången i en insats. I rapporten framhålls att det är både i nationella och internationella insatser viktigt att markstridsförbanden har en anpassad inneboende taktisk rörlighet. Helikoptrar – både för transport och i form av attackhelikoptrar – anses helt centrala för att lyckas i dagens och morgondagens insatsmiljöer. I rapporten noteras vidare att vissa länder inte skulle göra insatser i områden där risk föreligger för allvarliga stridsaktiviteter utan en nationell tillgång till bl.a. attackhelikopter.<sup>4</sup>

Försvarsberedningen konstaterade att helikopterfunktionen i Försvarsmakten måste ges en ökad operativ tillgänglighet och att möjligheten att förstärka förbanden med helikoptrar därför bör förbättras. Försvarsberedningen tillkännagav som sin mening att svårigheten med att i tid få helikoptrarna operativa medför att en särskild översyn borde genomföras inom detta område.

Regeringen konstaterade i budgetpropositionen för 2009 att den ursprungliga planeringen när det gäller helikopterförbandets avsedda operativa förmåga inte har kunnat följas.<sup>5</sup> Detta berodde bl.a. på leveransförseningar av de nya helikoptersystemen, främst helikopter 14. Vidare hade modifieringen av helikopter 10 till förmåga att genomföra medicinsk evakuering (*medevac*) försenats. I propositionen konstaterade regeringen att det därför är fortsatta brister i helikopterbataljonen och dess operativa förmåga.

Regeringen beslutade den 9 oktober 2008 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att utreda hur förmågan att stödja insatsförbanden med helikoptrar ska bibehållas respektive förbättras, m.m.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Ds 2008:48.

<sup>4</sup> A.a., s. 105.

<sup>5</sup> Prop. 2008/09:1, Utgiftsområde 6, s. 25.

<sup>6</sup> Fö 2008:07.

### 1.3.2 Det ursprungliga uppdraget

Militärhelikopterutredningens uppdrag framgår av kommittédirektiven.<sup>7</sup>

I det ursprungliga direktivet<sup>8</sup> anges att utredningen ska göra en allsidig översyn av hur förmågan att understödja Försvarmaktens insatsförband med helikoptrar ska kunna bibehållas respektive förbättras. Utredningen ska med utgångspunkt i regeringens styrdokument, och aktuella behov, kartlägga förmågan att understödja insatsförbanden med helikoptrar för olika uppgifter. Vidare anges att utredningen utifrån den angivna kartläggningen ska analysera förekomsten av eventuella brister i helikopterförbandet och ange på vilket sätt förmågan behöver förstärkas samt föreslå sådana åtgärder som förstärker förmågan.

I de ursprungliga direktiven anges vidare att utredningen som en del i arbetet ska analysera vilka av de operativa helikoptersystemen som kan och vid behov bör vidmakthållas. Det gäller bl.a. frågan om helikoptersystem 4 kan och bör behållas ytterligare en tid. Helikoptersystemet ska annars – i enlighet med tidigare beslut – avvecklas helt.

I direktiven anges vidare att utredningen ska, mot bakgrund av Statens haverikommissions rapporter om militära helikopterhaverier och andra relevanta utredningar, analysera flygsäkerhetsrelaterade frågor och föreslå förbättringsåtgärder.

I direktiven anges slutligen att utredningen även ska utvärdera erfarenheterna av genomförda upphandlingar av helikoptersystem 14 respektive 15 samt modifieringen av helikoptersystem 10.

I de ursprungliga direktiven anges att frågor som rör helikoptersystem 4 ska redovisas särskilt i ett delbetänkande innan utredningens slutbetänkande lämnas till regeringen.

Militärhelikopterutredningen skulle – enligt de ursprungliga direktiven – redovisa frågan om det helikoptersystem 4 senast den 31 december 2008. Uppdraget i dess helhet skulle slutredovisas senast den 1 december 2009. Regeringen fattade beslut om tilläggsdirektiv den 18 december 2008,<sup>9</sup> som innebar att utredningstiden avseende frågan om helikoptersystem 4 förlängdes till den 31 mars 2009 och tidpunkten för slutredovisning av uppdraget flyttades fram till den 1 mars 2010.

---

<sup>7</sup> Dir. 2008:118, Dir. 2008:148, Dir. 2009:27 och Dir. 2010:13.

<sup>8</sup> Dir. 2008:118.

<sup>9</sup> Dir. 2008:148.

Mot bakgrund av att regeringen under våren 2009 aviserade att den avsåg att lägga fram en försvarspolitisk proposition för riksdagen i maj 2009 och då nödvändigt underlag inte kunde erhållas från berörd myndighet vid en tidigare tidpunkt begärde utredningen att utredningstiden för frågorna om helikoptersystem 4 skulle förlängas till den 30 juni 2009.

Regeringen beslutade i tilläggsdirektiv den 29 april 2009 att utredningstiden för frågorna om helikoptersystem 4 skulle förlängas till den 30 juni 2009.<sup>10</sup> Regeringen har i senare tilläggsdirektiv delvis ändrat det ursprungliga uppdraget, beslutat att utredningstiden för övriga frågor i uppdraget ska förlängas och att uppdraget ska redovisas senast den 23 juni 2010 (se avsnitt 1.3.4).<sup>11</sup>

### **1.3.3 Delbetänkandet *Försvarsmaktens helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling?***

Militärhelikopterutredningens delbetänkande *Försvarsmaktens helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling?* lämnades till regeringen den 30 juni 2009.<sup>12</sup> En sammanfattning av delbetänkandet finns i bilaga 5.

### **1.3.4 Tilläggsdirektivet**

Militärhelikopterutredningens ursprungliga uppdrag ändrades genom regeringens beslut den 11 mars 2010 om tilläggsdirektiv till utredningen<sup>13</sup> I tilläggsdirektivet anges under rubriken ”Alternativ handlingsväg för utökad helikopterförmåga” att det av Militärhelikopterutredningens delbetänkande framgår att det finns brister i helikopterbataljonens mark- och sjöoperativa förmåga under perioden fram till 2020 och att det relativt den preliminära förbandsmålsättningen för helikopterbataljonen återfinns brister framför allt rörande medeltung helikopterkapacitet. I tilläggsdirektivet anges att behovet av medeltung helikopterkapacitet för olika uppgifter bör kartläggas ytterligare. Vidare bör förutsättningarna för en förstärkning av den medeltunga helikopter-

---

<sup>10</sup> Dir. 2009:27.

<sup>11</sup> Dir. 2010:113.

<sup>12</sup> SOU 2009:67.

<sup>13</sup> Dir. 2010:113.

kapaciteten analyseras, liksom tillvägagångssätten och tidsramar för en eventuell förstärkning. Enligt tilläggsdirektivet ändras utredningen uppdrag så till vida att punkterna 1–4<sup>14</sup> i det ursprungliga uppdraget utgår.

Enligt tilläggsdirektivet ska utredningen istället med utgångspunkt i regeringens styrdokument samt aktuella och långsiktiga behov:

- kartlägga förmågan att understödja Försvarmaktens insatsförband med medeltunga helikoptrar för olika uppgifter,
- kartlägga eventuella begränsningar hänförliga till helikopterförbandet,
- utifrån kartläggningen analysera och lämna förslag på hur den medeltunga helikopterkapaciteten kan ökas och inom vilka tidsramar,
- beskriva olika ambitionsnivåer för en eventuell kapacitetsökning,
- klarlägga vilka krav en ökad förmåga att understödja insatsförbanden med medeltunga helikoptrar ställer på dimensionering och organisation av helikopterförbandet samt stödjande myndigheter och funktioner, samt
- lämna en konsekvensbeskrivning.

#### 1.4 Utredningsarbetet, m.m.

Militärhelikopterutredningen började sitt arbete i december 2008. Utredningens arbete har genomförts i två etapper. I den första etappen har utredningen analyserat helikoptersystem 4 och lämnat förslag på att helikoptersystemet bör fortsatt utvecklas. I den andra etappen beskriver och analyserar utredningen – i enlighet med det ändrade uppdraget – vilka förutsättningar, tillvägagångssätt och tidsramar som finns för att kunna förstärka Försvarmaktens helikopterkapacitet med medeltunga helikoptrar. Vidare analyseras frågan om flygsäkerheten i helikopterverksamheten ytterligare och förslag om åtgärder som syftar till att stärka flygsäkerheten lämnas. Avslutningsvis beskrivs och analyseras de angivna anskaffnings-

---

<sup>14</sup> Dir. 2008:118.

och modifieringsprocesserna av helikoptersystemen samt erfarenheterna av dessa processer.

### *Uppläggningsarbetet*

Militärhelikopterutredningen har inledningsvis analyserat, planlagt och genomfört utredningsarbetet med utgångspunkt i de ursprungliga direktiven till utredningen. Enligt dessa direktiv skulle utredningen genomföra en allsidig genomlysning av Försvarens helikoptersystem och bl.a. kartlägga helikopterförbandets förmåga att stödja insatsförbanden med helikopterkapacitet samt lämna förslag på vilka helikoptersystem som kan och bör vidmakthållas över tiden.

Utredningen har inledningsvis i sitt arbete utgått från i ursprungsdirektiven ställda frågeställningar och bedrivit arbetet i syfte att kunna lämna underlag till regeringen i enlighet med vad som anges i direktiven. Utredningen har – i enlighet med de ursprungliga direktiven – i ett delbetänkande behandlat frågan om helikoptersystem 4 kan och bör vidmakthållas eller fortsatt utvecklas. Även om utredningen enligt dessa direktiv skulle behandla den angivna frågeställningen i ett delbetänkande kunde utredningen i början av sitt arbete konstatera att Försvarens samlade helikopterverksamhet består av olika helikoptersystem. Varje enskilt helikoptersystem består av helikoptrar, materiel-systemledning, infrastruktur, personal, m.m. Utredningen kunde konstatera att ett ställningstagande i frågan om helikoptersystem 4 inte kunde göras utan att det även förelåg en samlad bedömning av Försvarens helikopterkapacitet och att en sådan bedömning var beroende av statusen och utvecklingen av övriga helikoptersystem i myndighetens helikopterverksamhet. En kartläggning och analys av statusen på övriga helikoptersystem gjordes därför inom ramen för arbetet med delbetänkandet i syfte att klarlägga om det fanns behov av och förutsättningar för att vidmakthålla helikoptersystem 4 ytterligare en tid.

Utredningen kunde också inledningsvis konstatera att i den inte minst viktiga frågan om flygsäkerheten i helikopterverksamheten väckte identifierade problem inom detta område frågan om helikopterverksamheten kan ges nya eller förändrade uppgifter, vilket ett beslut om vidmakthållande av helikoptersystem 4 skulle innebära. Utredningen konstaterade att problemen inom flygsäkerhets-

området krävde att även dessa frågor togs upp och analyserades inom ramen för arbetet med delfrågan om helikoptersystem 4.

Utredningen kunde även konstatera att erfarenheterna av pågående anskaffnings- och modifieringsprocesser av helikoptersystemen inte heller kunde lämnas utanför arbetet med delfrågan om helikoptersystem 4, eftersom hittillsvarande erfarenheter måste tas med i en analys och bedömning av hur berörda helikoptersystem skulle kunna komma att utvecklas inom ramen för den samlade helikopterverksamheten.

Det ovan angivna blev således utgångspunkten för arbetet med delbetänkandet.

### *Utredningsarbetets genomförande*

Utredningsarbetet har bedrivits i form av en enmansutredning med stöd av en utredningssekreterare samt en sakkunnig och experter. I ett senare skede av utredningsarbetet har en referensgrupp inom flygsäkerhetsområdet kopplats till utredningen.

Som utgångspunkt har utredningen inledningsvis inhämtat underlag i form av tidigare utredningar, propositioner, riksdagsbeslut, regleringsbrev, budgetunderlag, årsredovisningar, olika studier m.m.

Utredningsarbetet har bedrivits i nära samarbete med utredningens sakkunnige och experter. Utredningen har sammanträtt gemensamt 14 gånger under tiden fram till huvudbetänkandet. Däremellan har separata möten hållits med den sakkunnige och experterna samt andra företrädare för de berörda myndigheterna.

Utredningsarbetet har också skett i nära kontakt och samverkan med Försvarmakten och Försvarets materielverk som löpande tagit fram beskrivningar, uppgifter och sammanställningar för utredningens arbete. Utredningens experter har varit kontaktpersoner för den omfattande informationsinsamling som skett från myndigheterna.

Utredningen har i det fortsatta utredningsarbetet inhämtat förnyat skriftligt underlag, tagit del av Försvarmaktens olika underlag till Regeringskansliet samt inhämtat uppgifter genom samtal med ytterligare ett antal berörda befattningshavare inom Försvarmakten och Försvarets materielverk. Utredningen har under hela utredningsarbetet eftersträvat att träffa och intervjua personer med kunskap och insikter om Försvarmaktens helikopterverksamhet

för att skaffa sig en bild av verksamheten på plats. Utredningen har vid flera tillfällen intervjuat chefer och representanter för helikopterverksamheten och besökt de berörda arbetsställena. Utredningen har även samtalat med personer som kunnat lämna uppgifter kring anskaffnings- och modifieringsprocesserna för de aktuella helikoptersystemen.

Utredaren har under arbetet haft löpande kontakt med ledningen för Försvarmakten och Försvarets materielverk för information och diskussion.

Utredningen har i syfte att erhålla en oberoende bild av flygsäkerhetsrelaterade frågor inom Försvarmaktens helikopterverksamhet inhämtat Statens haverikommissions rapporter om inträffade haverier i verksamheten. Utredningen har fortsatt haft löpande kontakt med företrädare för haverikommissionen för att hålla sig informerad om dess fortsatta arbete med dessa frågor.

Till utredningen har knutits en referensgrupp med civila och militära experter med kunskap om flygsäkerhet. Referensgruppen har löpande följt arbetet med att utveckla flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

Utredningen har under utredningsarbetet vid två tillfällen sammanträffat med representanter för leverantören NATO Helicopter Industries och vid ett tillfälle besökt företagets produktionsanläggning i Frankrike i syfte att informera sig om utvecklingen av företagets leveransförmåga avseende helikoptersystem 14.

Utredningen har också besökt företagen Saab AB och Patria Helicopters AB samt erhållit underlag från företagen om offentlig-privat samverkan inom området materiel- och underhållsfrågor.

Utredningen har våren 2010 genomfört studiebesök vid helikopterförbanden i Nederländerna och Storbritannien i syfte att inhämta information om erfarenheterna av respektive förbands nationella och internationella verksamhet. Den information som lämnats till utredningen vid studiebesöken utgörs i viss utsträckning av sekretesskyddade uppgifter varför utredningen inte redovisar information från studiebesöken i detta betänkande.

Utredningen har även besökt den internationella flygutställningen i Paris, Frankrike, under våren 2009.

Utredningen har utöver tidigare två möten informerat berörda centrala arbetstagarorganisationer om utredningsarbetet vid ytterligare ett tillfälle och gett dem tillfälle att framföra synpunkter.

Utredningen har också samverkat med Regeringskansliets arbetsgrupp om översyn av den rättsliga regleringen av militär luftfart m.m.<sup>15</sup>

Utredningen har inom ramen för arbetet med delbetänkandet samverkat med Helikopterutredningen, som lämnade sitt betänkande *Helikoptern i samhällets tjänst*<sup>16</sup> i december 2008.

## 1.5 Frågor som behandlas i delbetänkandet

Militärhelikopterutredningen har i delbetänkandet föreslagit att helikoptersystem 4 ska avvecklas. Utredningen har i delbetänkandet behandlat och redovisat ett antal sakområden och uppgifter som legat till grund för utredningens ställningstagande i frågan om helikoptersystem 4. Det gäller exempelvis den övergripande beskrivningen av Försvarsmaktens uppgifter och organisation, helikopterflottiljens uppgifter, utveckling och organisation, nuvarande status på och utveckling av de olika helikoptersystemen samt statusen på flygsäkerheten i helikopterverksamheten. Flera av dessa områden och uppgifter berör även de frågeställningar som utredningen nu har att ta ställning till i slutbetänkandet. Utredningen har strävat efter att i slutbetänkandet inte på nytt redovisa bakgrundsinformation och uppgifter som redan lämnats i delbetänkandet. Utredningen kan samtidigt konstatera att den förändring av utredningsuppdraget som nu skett medför att delar av den tidigare lämnade informationen kan behöva redovisas på nytt i ett sammanhang även i slutbetänkandet för att möjliggöra analys och utveckling av resonemangen i de frågor som behandlas i slutbetänkandet.

## 1.6 Betänkandets disposition

Den fortsatta framställningen har disponerats på följande sätt:

I *kapitel 2* redogörs för generella utgångspunkter och avgränsningar i det fortsatta utredningsarbetet.

---

<sup>15</sup> Den 5 juni 2008 beslutade regeringen att det inom Regeringskansliet skulle tillsättas en arbetsgrupp med uppgift att utreda den rättsliga regleringen av den militära luftfarten och annan luftfart för statsändamål. Arbetsgruppen lämnade departementspromemorian *Statsluftfarten* (Ds 2009:56) i oktober 2009.

<sup>16</sup> SOU 2009:129.



I *kapitel 3* redogörs för 2009 års försvarspolitiska inriktningsbeslut och andra beslut av regeringen som ligger till grund för utvecklingen och inriktningen av Försvarsmaktens framtida operativa förmåga och krav på helikopterkapacitet.

I *kapitel 4* lämnas en översiktlig beskrivning av Försvarsmaktens uppgifter och myndighetens styrning genom krav på förmågor hos insatsförbanden, m.m.

I *kapitel 5* beskrivs insatsförbandet helikopterbataljonen och dess uppgifter och organisation.

I *kapitel 6* redogörs för förutsättningar, tillvägagångssätt och tidsramar för att förstärka Försvarsmaktens medeltunga helikopterkapacitet.

I *kapitel 7* behandlas frågor som rör flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

I *kapitel 8* lämnas en redogörelse för anskaffnings- och modifieringsprocesserna av nu aktuella helikoptersystem och vilka erfarenheter som kan göras av dessa processer.

I *kapitel 9* redogörs för ekonomiska och andra konsekvenser av utredningens förslag.

Som bilaga till betänkandet fogas utredningens direktiv och tilläggsdirektiv i dess helhet (bilaga 1–4). Som bilaga 5 fogas även ett sammandrag av utredningens delbetänkande *Försvarsmaktens helikopter 4 – fråga om vidmakthållande eller avveckling?*<sup>17</sup>. I bilaga 6 åter finns Försvarsmaktens dokument *Inriktning – Flygsäkerhet*. I bilaga 7 återfinns en sammanställning över vidtagna åtgärder med anledning av Statens haverikommissionens rekommendationer. Försvarets materialverks redogörelse för anskaffnings- och modifieringsprocesserna finns i bilaga 8.

---

<sup>17</sup> SOU 2009:67.

## 2 Utgångspunkter

### 2.1 Inledning

Militärhelikopterutredningen konstaterar i delbetänkandet att det föreligger brister i helikopterbataljonens mark- och sjöoperativa förmåga fram till år 2020 relativt den nu gällande förbandsmålsättningen och aktuella behov.

Militärhelikopterutredningen ska nu med utgångspunkt i regeringens styrdokument, och aktuella och långsiktiga behov, kartlägga behovet av medeltung helikopterkapacitet. Vidare ska förutsättningarna för en förstärkning av en sådan kapacitet analyseras samt tillvägagångssätten och inom vilka tidsramar detta kan ske.

Militärhelikopterutredningen ska enligt direktiven – mot bakgrund av Statens haverikommissions rapporter om militära helikopterhaverier och andra relevanta utredningar – analysera flygsäkerhetsrelaterade frågor i helikopterverksamheten och föreslå förbättringsåtgärder.

I direktiven anges slutligen att utredningen även ska utvärdera erfarenheterna av anskaffningsprocessen av de nya helikoptersystemen och modifieringsprocessen av helikoptersystem 10.

#### *Omständigheter som påverkat utredningsarbetet*

Militärhelikopterutredningen skulle som uppdraget ursprungligen formulerades göra en allsidig översyn av frågor om hur förmågan att understödja Försvarmaktens insatsförband med helikoptrar ska kunna bibehållas respektive förbättras. Utredningens ändrade uppdrag har medfört att inriktningen av utredningsarbetet delvis har förändrats. Statsmakternas ställningstaganden under utredningstiden i frågan om Försvarmaktens framtida medeltunga helikopterkapacitet medför att utredningen delvis även har nya utgångspunkter och avgränsningar att beakta i utredningsarbetet.

Utredningen redogör i detta kapitel för dessa utgångspunkter och avgränsningar.

Militärhelikopterutredningens ändrade uppdrag berör tre delvis avgränsade sakområden, det vill säga frågan om Försvarsmaktens framtida medeltunga helikopterkapacitet, frågan om flygsäkerhet i myndighetens helikopterverksamhet och gjorda erfarenheter av anskaffnings- och modifieringsprocesserna av helikoptersystemen. Utredningen kan konstatera att olika förfaranden och inträffade händelser som huvudsakligen berör ett sakområde i många fall påverkar förutsättningarna inom ett annat område av helikopterverksamheten. Som exempel kan nämnas att gjorda erfarenheter inom flygsäkerhetsområdet och av anskaffnings- och modifieringsprocesserna påverkar bedömningen av förutsättningar att inom vissa närmare angivna tidsramar kunna förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten.

Härtill kommer att såväl statsmakterna som berörda myndigheter löpande tagit beslut och vidtagit olika åtgärder som antingen har en direkt påverkan på helikopterverksamheten eller som syftar till en förändring av denna verksamhet. Således har inte endast utredningens uppdrag förändrats under utredningstiden utan även utgångspunkterna för själva uppdraget och utredningsarbetets bedrivande har löpande förändrats, särskilt under den senare delen av utredningstiden. Ytterligare en omständighet som påverkat utredningens förutsättningar att genomföra arbetet är att flertalet av de skriftliga underlag som utredningen lagt till grund för analys och överväganden i de olika frågeställningar som utredningen har att besvara omfattas av försvars- och kommersiell sekretess, vilket medfört begränsningar av vilka uppgifter och sakförhållanden som rör helikopterverksamheten som kan redovisas i detta slutbetänkande.

Härutöver kan utredningen konstatera att ett antal händelser inträffat under tiden för utredningen som i hög grad aktualiserat behovet av helikoptrar.

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att angivna omständigheter har påverkat förutsättningarna för utredningens arbete.

Nedan redogörs närmare för de utgångspunkter och avgränsningar av utredningsarbetet som utredningen har haft att förhålla sig till.

## 2.2 Utgångspunkter för det fortsatta arbetet

### 2.2.1 Militärhelikopterutredningens delbetänkande *Försvarsmaktens helikopter 4 – vidmakthållande eller avveckling?*<sup>1</sup>

Militärhelikopterutredningen föreslog i delbetänkandet, som lämnades till regeringen i juni 2009, att helikoptersystem 4 ska avvecklas.<sup>2</sup> Regeringen har ännu inte fattat något beslut i frågan om helikoptersystem 4. Utredningen har därför under det fortsatta utredningsarbetet utgått från att helikoptersystemet alltjämt kan vidmakthållas under vissa närmare angivna antaganden och förutsättningar.

### 2.2.2 Remissinstansernas svar på delbetänkandet

Militärhelikopterutredningen har i det fortsatta arbetet efter utredningens delbetänkande beaktat synpunkter som lämnats i remissyttrandena över delbetänkandet i den utsträckning som synpunkterna har direkt beröring med de frågor som tas upp till förnyad behandling.<sup>3</sup>

### 2.2.3 Del I: Förutsättningar att förbättra den medeltunga helikopterkapaciteten

Militärhelikopterutredningen kartlägger och analyserar i delbetänkandet – med utgångspunkt i regeringens vid tidpunkten gällande styrdokument och aktuella behov - helikopterbataljonens förmåga att stödja insatsförbanden med helikopterkapacitet. Utredningens slutsats blev att helikopterbataljonen har brister i mark- och sjöoperativa förmåga att stödja insatsförbanden, bl.a. vad gäller förmåga att stödja den nordiska stridgruppen med medeltung helikopterkapacitet till beredskapsperioderna 2011 och 2014, förmåga till medicinsk evakuering (*medevac*) i internationella insatser efter 2013 samt förmåga till sjöoperativ ytstrid och ubåtsjakt före 2020.

---

<sup>1</sup> SOU 2009:67.

<sup>2</sup> En sammanfattning av delbetänkandet finns i bilaga 5.

<sup>3</sup> För den som önskar en mer fullständig belysning av remissyttrandena över delbetänkandet finns Försvarsdepartementets remissammanställning att tillgå.

Militärhelikopterutredningen ska nu enligt det ändrade uppdraget med utgångspunkt i regeringens styrdokument – samt aktuella och långsiktiga behov – kartlägga Försvarmaktens förmåga att understödja insatsförbanden med medeltunga helikoptrar för olika uppgifter och därvid kartlägga eventuella begränsningar hänförliga till helikopterförbandet. Utredningen ska utifrån den gjorda kartläggningen analysera och lämna förslag på hur den medeltunga helikopterkapaciteten kan öka och inom vilka tidsramar samt beskriva olika ambitionsnivåer för en eventuell förmågeökning.

Utgångspunkter och avgränsningar för utredningens arbete i denna del behandlas närmare nedan.

#### *Regeringens styrdokument*

2009 års försvarspolitiska inriktningsbeslut innebär att omstruktureringen av Försvarmakten fortsätter mot ett tillgängligt insatsförsvaret. Beslutet innebär att riksdag och regering ger Försvarmakten delvis nya uppgifter och ställer nya eller förändrade krav på myndighetens operativa förmåga, såväl nationellt som internationellt. Då statsmaktens krav på myndighetens operativa förmåga ligger till grund för utvecklingen av den framtida helikopter bataljonens operativa förmåga beskrivs och analyseras i ett första steg statsmaktens styrdokument i syfte att kartlägga vilka krav statsmakten kan anses ställa på myndighetens framtida helikopterkapacitet på lång och kort sikt.

#### *Den preliminära förbandsmålsättningen för helikopter bataljonen*

Helikopter bataljonen är målsatt med utgångspunkt i statsmaktens tidigare försvarsbeslut med uppgifter för Försvarmakten och krav på operativ förmåga. Den preliminära förbandsmålsättningen för helikopter bataljonen ligger till grund för helikopter bataljonens utveckling. I den preliminära förbandsmålsättningen framgår uppgifter och krav på förmåga, såväl nationellt som internationellt. Utredningen har tidigare i delbetänkandet kartlagt och identifierat olika brister i helikopter bataljonens förmåga att stödja insatsförbanden. Enligt direktiven till utredningen ska dessa brister analyseras ytterligare.

I ett första steg beskrivs och analyseras därför den nuvarande preliminära förbandsmålsättningen i syfte att ytterligare kartlägga brister i helikopterbataljonens medeltunga helikopterkapacitet relativt kraven i denna förbandsmålsättning. Utredningen konstaterar samtidigt att Försvarsmakten i enlighet med vad som anges i regleringsbrevet för myndigheten 2010 har påbörjat ett arbete med att ta fram nya förbandsmålsättningar för insatsförbanden, bl.a. helikopterbataljonen. Utredningen gör bedömningen att den nu gällande förbandsmålsättningen i allt väsentligt kan komma att ligga till grund även för den nya förbandsmålsättningen som är under framtagande, varför gällande förbandsmålsättning bedöms kunna utgöra utgångspunkt för analys av helikopterbataljonens framtida förmåga att stödja insatsförbanden.

#### *Försvarsmaktens utredningar, m.m.*

Samtidigt med att utredningen fortsatt sitt arbete har Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) vid olika tillfällen anmodat<sup>4</sup> Försvarsmakten att utreda förutsättningarna att öka den medeltunga helikopterkapaciteten inom viss närmare angiven tid. Försvarsmakten har, med stöd av Försvarets materielverk, tagit fram underlag som beskriver förutsättningarna och olika alternativ för att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten från 2013.

Militärhelikopterutredningen har i det fortsatta arbetet med att klarlägga och beskriva förutsättningar att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten tagit del av Försvarsmaktens sekretesskyddade skriftliga underlag<sup>5</sup> till Försvarsdepartementet samt begärt ytterligare underlag från Försvarets materielverk till utredningen.<sup>6</sup>

Försvarsmaktens utredningar berör de frågeställningar som utredningen haft att utreda, bl.a. förutsättningar, tillvägagångssätt och tidsramar att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten. Utredningen har i dessa delar – för att åstadkomma en rationell arbetsform och inte belasta myndigheterna med dubbelarbete – bedömt det som nödvändigt att avvakta med att för egen del begära in motsvarande underlag som myndigheterna samtidigt tagit fram

<sup>4</sup> Regeringskansliets (Försvarsdepartementet) skrivelser (anmodan) till Försvarsmakten i dessa fall omfattas av sekretess.

<sup>5</sup> Försvarsmaktens svar på anmodan [-] den 18 december 2009, HKV H/S 23 320:81967; Försvarsmaktens underlag [-] den 16 januari 2010, HKV H/S 23 320:80200; Försvarsmaktens svar på anmodan [-] den 1 mars 2010, HKV H/S 23 383:80210.

<sup>6</sup> Försvarets materielverks skrivelse "Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen" den 17 maj 2010 (10FMV210-4:12).

för Regeringskansliets räkning. Det har medfört att utredningen först i ett sent skede av utredningstiden kunnat ta del av myndigheternas skriftliga underlag, vilket också påverkat förutsättningarna för utredningens arbete i denna del.

Försvarsmakten har bedömt att många uppgifter i de angivna skriftliga underlagen omfattas av försvars- och kommersiell sekretess, vilket ytterligare påverkat utredningens förutsättningar att i detta slutbetänkande kunna redovisa Försvarsmaktens respektive Försvarets materielverks uppgifter och bedömningar i nu berörda frågeställningar.

Utgångspunkten för utredningen, såvitt avser frågan om sekretesskyddade uppgifter, har varit att i det fortsatta arbetet begränsa beskrivning och analys till uppgifter kring sakförhållanden som utredningen bedömt erforderliga för att kunna besvara i direktiven givna frågeställningar och samtidigt öppet kunna redovisa uppgifterna i detta slutbetänkande. Detta har naturligen medfört att utredningen inte kan lämna uppgifter i den utsträckning som i och för sig vore önskvärt i en utredning av denna beskaffenhet. De uppgifter som redovisas i slutbetänkandet och som är hämtade från angivna sekretesskyddade skriftliga underlag har granskats av Försvarsmakten som förklarar sig inte ha någon erinran mot att uppgifterna redovisas i slutbetänkandet.

#### *Vissa andra utgångspunkter för det fortsatta arbetet*

Det fortsatta utredningsarbetet i denna del har haft som utgångspunkt att beskriva och analysera vilka av Försvarsmaktens helikoptersystem som kan bidra till att möta statsmaktens krav på Försvarsmaktens operativa förmåga och på ökad helikopterkapacitet, både på kort och lång sikt. Utgångspunkten har också varit att analysera förutsättningarna för en eventuell anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem.

Militärhelikopterutredningen lämnar i delbetänkandet en redogörelse för statusen på Försvarsmaktens nuvarande och framtida helikoptersystem. Redogörelsen avser läget i juni 2009. Utredningen utgår från den lämnade beskrivningen samtidigt som uppgifterna har uppdaterats med de nya uppgifter som Försvarsmakten och Försvarets materielverk lämnar i sina respektive underlag och som återger statusen på helikoptersystemen i maj 2010.

*Helikoptersystem 4*

Militärhelikopterutredningen föreslår i delbetänkandet att helikoptersystem 4 ska fortsatt avvecklas. Regeringen har ännu inte fattat beslut i frågan. Militärhelikopterutredningen konstaterar att regeringen i propositionen med tilläggsbudget för 2010 anger att äldre helikoptersystem ska avvecklas om regeringen fattar beslut att anskaffa ett nytt medeltungt helikoptersystem. Utredningen tolkar detta som att helikoptersystem 4 inte utgör ett alternativ för att förstärka den efterfrågade omfattningen på medeltungt helikoptersystem samtidigt anskaffas.

*Helikoptersystem 14*

Regeringen anger i budgetpropositionen för 2010 bl.a. att helikopterverksamheten inom Försvarsmakten långsiktigt ska baseras på helikopter 14 och helikopter 15.

Med anledning av inträffade leveransförseningar av helikoptersystem 14 inledde Försvarets materielverk ånyo förhandlingar med leverantören under hösten 2009 i syfte att omförhandla leveransvillkoren. Ett omförhandlat avtal undertecknades i januari 2010.

Mot denna bakgrund utgår utredningen i det fortsatta arbetet från att helikopterverksamheten långsiktigt ska baseras på helikoptersystem 14 i enlighet med statsmakternas beslut.

**2.2.4 Del II: Flygsäkerhet**

Militärhelikopterutredningen ska även analysera flygsäkerheten i Försvarsmaktens helikopterverksamhet och föreslå förbättringsåtgärder. Utredningen redovisar i delbetänkandet utvecklingen av flygsäkerheten i myndighetens helikopterverksamhet och de åtgärder som den vidtagit för att stärka flygsäkerheten vid tidpunkten för delbetänkandet.



*Problemområde*

Utgångspunkten för utredningens arbete är de haverirapporter som Statens haverikommission lämnat och Säkerhetskulturutredningens rapport om bristerna på flygsäkerhetsområdet.<sup>7</sup> En annan utgångspunkt utgör de konstaterade brister i flygsäkerheten som framkommit genom Försvarmaktens egna utredningar och revisioner av helikopterverksamheten. Utredningen har i delbetänkandet redogjort för bristerna och de förslag på åtgärder som lämnats i angivna utredningar och rapporter. Utredningen har som utgångspunkt för det fortsatta arbetet i denna del haft statusen på flygsäkerheten som den beskrivs i delbetänkandet.

Militärhelikopterutredningen har sedan delbetänkandet lämnades till regeringen fortsatt att följa utvecklingen av flygsäkerheten i helikopterverksamheten, bl.a. med stöd av utredningens expert på flygsäkerhet och utredningens referensgrupp inom flygsäkerhetsområdet. Utredningen har löpande analyserat den fortsatta utvecklingen av flygsäkerheten i syfte att kunna bedöma statusen på flygsäkerheten och identifiera eventuella behov av ytterligare förbättringsåtgärder på området. Försvarmakten har i maj 2010 skriftligen redovisat för Statens haverikommission vilka åtgärder som myndigheten vidtagit med anledningen av haverikommissionens rekommendationer.

*”Statsluftfarten” (Ds 2009:56)*

En annan utgångspunkt för utredningens ställningstaganden inom flygsäkerhetsområdet är de bedömningar och förslag till åtgärder som arbetsgruppen för statsluftfarten lämnade i departementspromemorian *Statsluftfarten* i oktober 2009. Promemorian har remissbehandlats.

Militärhelikopterutredningen har i det fortsatta arbetet beaktat synpunkter som lämnats i remissyttrandena över den angivna departementspromemorian i den utsträckning som utredningen bedömt att synpunkterna har direkt beröring med de frågor som tas upp till förnyad behandling.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Se delbetänkandet, kapitel 6.

<sup>8</sup> För den som önskar en mer fullständig belysning av remissyttrandena finns Näringsdepartementets remissammanställning att tillgå.

## 2.2.5 Del III Erfarenheter av anskaffnings- och modifieringsprocesserna, m.m.

Militärhelikopterutredningen ska enligt direktiven analysera anskaffnings- och modifieringsprocesserna av nu aktuella helikoptersystem. I analysen ingår att kartlägga hur de berörda myndigheterna har hanterat olika skeden av anskaffnings- och modifieringsprocesserna, de förseningar som uppstått, vad förseningarna berott på och vad myndigheterna vidtagit för åtgärder med anledning av förseningarna, m.m. Utredningen ska vidare utvärdera erfarenheterna av anskaffnings- och modifieringsprocesserna.

### *Kartläggningen av anskaffnings- och modifieringsprocesserna*

Militärhelikopterutredningen har tolkat uppdraget i denna del som att utredningen ska avgränsa utredningsarbetet till att försöka klarlägga bakgrunden till anskaffnings- och modifieringsprocesserna, inträffade förseningar och vidtagna åtgärder från myndigheternas sida med anledning av inträffade förseningar. Utredningen har haft som en utgångspunkt att försöka klarlägga mer betydande orsaker till förseningarna och har därför varken försökt utreda eller beskriva varje mindre händelse eller tekniskt problem som kan ha påverkat leveranstiden, om inte händelsen eller problemet allvarligt påverkat utvecklingen av processen.

Militärhelikopterutredningen har haft som utgångspunkt i arbetet med att kartlägga angivna anskaffnings- och modifieringsprocesser att låta berörda myndigheter, Försvarmakten och Försvarets materielverk, lämna skriftliga underlag med erforderliga uppgifter om anskaffnings- och modifieringsprocesserna, bl.a. vilka bedömningar och åtgärder som myndigheterna gjort vid olika tidpunkter med anledning av inträffade förseningar.

Försvarmakten har i ett sent skede av utredningstiden meddelat utredningen att myndigheten har svårigheter att tillmötesgå utredningens begäran i angivet avseende eftersom myndigheten saknar en heltäckande diarieförd dokumentation om vilka åtgärder som vidtagits och vilka bedömningar som legat till grund för olika beslut med anledning av inträffade händelser under processernas gång. Försvarmakten har samrått med Försvarets materielverk i arbetet med att kartlägga anskaffnings- och modifieringsprocesserna och därvid i allt väsentligt hänvisat till den senare myndighetens

uppgifter i det egna underlaget. Försvarmakten har även meddelat utredningen att myndigheten saknar förmåga att inhämta eventuella muntliga uppgifter från den egna personalen som deltagit eller fattat beslut i anskaffnings- och modifieringsprocesser. Myndigheten har istället hänvisat utredningen till att intervjua nuvarande och tidigare anställd personal för att inhämta uppgifter kring processerna.

Försvarets materielverk har å sin sida redovisat en mycket omfattande dokumentation över anskaffnings- och modifieringsprocesserna under en tioårsperiod. Dokumentationen berör inträffade händelser, olika förfaranden och beslut under den nu aktuella perioden.

#### *Internrevisorernas rapport*

Militärhelikopterutredningen påbörjade arbetet i denna del under hösten 2009. Utredningen blev samtidigt informerad om att Försvarmaktens respektive Försvarets materielverks interrevisor hade påbörjat ett gemensamt granskningsarbete med att kartlägga och analysera bakgrunden och orsaken till leveransförseningar i helikoptersystem 10, främst vad avser helikoptrar till den nordiska stridsgruppen 2008 (NBG 08) och insatsen i Afghanistan 2011 (ISAF).

Internrevisorerna lämnade sin gemensamma rapport den 4 maj 2010.<sup>9</sup> Revisionsrapporten bygger på en omfattande dokumentation och uppgifter som lämnats av berörda befattningshavare inom såväl Försvarmakten som Försvarets materielverk.

Militärhelikopterutredningen har i ett tidigt skede hållit sig underrättad om internrevisionernas arbete. Utredningen har haft som en utgångspunkt att inte upprepa samma utredningsåtgärder som interrevisorerna genomför, utan har haft för avsikt att kunna lägga internrevisorernas kartläggning till grund för utredningens fortsatta arbete. En utgångspunkt vid utredningens granskning av modifieringsprocessen av helikoptersystem 10 är således vad som framkommer om modifieringsprocessen i den myndighetsgemensamma granskningsrapporten. Utredningen har tagit del av granskningsrapporten och även sammanträffat med revisorerna för att ytterligare informera sig om deras arbete och slutsatser.

---

<sup>9</sup> Granskning av modifiering och anpassning av HKP 10, rapport den 4 maj 2010, HKV 23 800:58014.

Försvarmaktens respektive Försvarets materielverks inter-revisor har båda upplyst utredningen om att det i den genomförda granskningen av helikoptersystem 10 inte framkommit några omständigheter som motsäger att de bedömningar och slutsatser om brister i myndigheterna organisation och handläggningsrutiner som lämnas i rapporten även kan göras vad avser problemen med försenade leveranser av helikoptersystem 14. Utredningen har mot den bakgrunden anpassat utredningsåtgärderna även vad avser helikoptersystem 14 till att omfatta endast sådana ytterligare åtgärder som krävs för att kunna besvara i utredningsdirektivens angivna frågeställningar.

#### *Riksrevisionen granskning av helikoptersystem 14*

Riksrevisionen har informerat utredningen om dess beslut att inleda en granskning av försvarets internationella materielsamarbeten. Riksrevisionen bedömer att det finns flera problem förknippade med internationellt försvarsmaterielsamarbete som kan leda till förseningar av stora materielprojekt, som i sin tur kan få stora konsekvenser för Försvarmaktens operativa förmåga. Riksrevisionen anger att det övergripande syftet med den beslutade granskningen är att undersöka om det internationella materielsamarbetet genomförs på ett effektivt sätt av regering och ansvariga myndigheter.

Riksrevisionen har även informerat utredningen om att den avser att inom ramen för granskningen granska bl.a. anskaffningsprocessen av helikoptersystem 14 och att granskningen beräknas vara avslutad i november 2010.

#### *Konstitutionsutskottets granskning, m.m.*

Militärhelikopterutredningen har noterat att riksdagens konstitutionsutskott<sup>10</sup> och Justitiekanslern<sup>11</sup> tidigare granskat vissa frågor med beröring till anskaffningsprocessen av helikoptersystem 14. Utredningen har tagit del av konstitutionsutskottets betänkanden och Justitiekanslerns rapport. Utredningen har noterat att Justitiekanslern i sin rapport anger att han utvidgat sin granskning till att

---

<sup>10</sup> Konstitutionsutskottets betänkanden 2001/02:KU20, s. 80 ff. och 2002/03:KU30, s. 44 ff.

<sup>11</sup> Justitiekanslerns beslut den 15 januari 2003, dnr 2529-02-90.

även omfatta upphandlingsprocessens förenlighet med vid tidpunkten gällande upphandlingsbestämmelser, bl.a. vad avser frågan om valet av helikopter påverkades av obehöriga hänsynstaganden. Utredningen har noterat att Justitiekanslern i sitt beslut anger att han sammanfattningsvis inte funnit något stöd för misstanken att valet av helikopter påverkades av obehöriga hänsynstaganden. Vad som framkommer av angivna betänkanden och rapport har inte föranlett utredningen att ytterligare granska de sakförhållanden och uppgifter som varit föremål för granskning i dessa instanser. Utredningen har vidare tolkat uppdraget som att det inte ingår att granska själva upphandlingsprocessen utifrån ett rättsligt perspektiv och har därför inte heller närmare granskat upphandlingens förenlighet med vid tidpunkten gällande upphandlingsbestämmelser.

## 3 Det nya försvarets inriktning, m.m.

### Militärhelikopterutredningens bedömning:

- Statsmakternas krav på Försvarmakten utveckling och krav på operativ förmåga medför ökade krav på myndigheten att understödja armé- och marinstridskrafter med medeltung helikopterkapacitet vid såväl nationella som internationella insatser.
- Insatsförbandens behov av stöd med helikopterkapacitet, särskilt vad avser medeltunga helikoptrar, är dock större än den hittills planerade nivån, på såväl kort som på lång sikt, samtidigt som det redan nu föreligger allvarlig brist i helikopter bataljonens mark- och sjöoperativa förmåga till stöd för insatsförbanden.

### 3.1 Inledning

I detta kapitel lämnas inledningsvis en översiktlig redogörelse vad som anges i statsmakternas styrdokument om Försvarmaktens framtida uppgifter och operativa förmåga. Utredningen har i delbetänkandet redogjort för 2009 års försvarspolitiska inriktningsbeslut.<sup>1</sup> I detta kapitel redogörs för statsmakternas krav på Försvarmaktens operativa förmåga i budgetproposition för 2010<sup>2</sup> och 2010 års ekonomiska vårproposition<sup>3</sup>, regleringsbrevet för myndigheten för 2010<sup>4</sup> och i regeringens inriktningsbeslut för

<sup>1</sup> Prop. 2008/09:140, bet. 2008/09:FöU10, rskr. 2008/09:292.

<sup>2</sup> Prop. 2009/10:1.

<sup>3</sup> Prop.2009/10:100.

<sup>4</sup> Regeringens beslut den 21 december 2009, Fö2007/2616/MIL(slutligt), Fö2008/1515/MIL(H), Fö2008/2236/MIL m.fl.

myndigheten 2010–2014<sup>5</sup>. Vidare redogörs för vissa frågor i myndighetens perspektivstudie 2009<sup>6</sup>. Avslutningsvis redovisas statsmakternas styrning av helikopterverksamheten i angivna budgetproposition och ekonomiska vårproposition samt riksdagens försvarsutskotts yttrande<sup>7</sup> med anledning av den ekonomiska vårpropositionen.

## 3.2 2010 års budgetproposition

### 3.2.1 Mål och uppgifter

#### *Den nya inriktningen för försvaret*

I propositionen konstaterar regeringen att riksdagen<sup>8</sup> har godkänt inriktningen för insatsorganisationens utformning 2014. I propositionen framhålls att reformeringen av insatsorganisationen påbörjas under 2010 och ska utvecklas i enlighet med de krav på operativ förmåga som riksdagen har beslutat. Den utformning av insatsorganisationen för 2010 och 2012 som regeringen redovisar i propositionen ska ses som successiva steg mot intagandet av insatsorganisationen 2014. De nya kraven på operativ förmåga understryker behovet av att fullfölja utvecklingen mot ett tillgängligt och flexibelt försvar som är användbart här och nu. Det ställer förändrade krav på dagens förbandsstruktur med en tydligare fokusering på den operativa effekten.

### 3.2.2 Krav på operativa förmåga

I propositionen konstaterar regeringen att Försvarsmakten har godtagbar förmåga att lösa flertalet av de krav som ställts men i flera fall med begränsad uthållighet. Regeringen framhåller att från 2010 ökar kraven på Försvarsmaktens förmåga i enlighet med den inriktning som angavs i regeringens försvarspolitiska inriktningsproposition. Försvarsmakten ska från och med 2010 ha en *operativ* förmåga som möjliggör att myndigheten kan genomföra omvärldsbvakning, insatser och utveckling av insatsorganisationen. För-

<sup>5</sup> Regeringens beslut den 14 januari 2010, Fö2009/1354/MIL.

<sup>6</sup> Försvarsmaktens rapport den 29 januari 2010 från perspektivstudien 2009 – *Det militärstrategiska utfallsrummet*, HKV 23 382:51673.

<sup>7</sup> Försvarsutskottets yttrande den 25 maj 2010, 2009/10:FöU2y.

<sup>8</sup> Prop. 2008/09:140, bet. 2008/09:FöU10, rskr. 2008/09:292.

svarsverkens operativa förmåga ska möta kraven på ett *användbart, tillgängligt och flexibelt försvar för insatser i Sverige, i och utanför närområdet*. Denna operativa förmåga ska uppnås *enskilt och tillsammans med andra*. Försvarsmakten ska, med delar av insatsorganisationen, kunna påbörja genomförandet av en insats omedelbart efter beslut.

I propositionen anger regeringen att Försvarsmakten ska ha förmåga att bland annat:

- upptäcka och hantera kränkningar av Sveriges territorium,
- hantera incidenter i Sverige och i närområdet, eller överträdelser mot nationell eller internationell rätt,
- genomföra underrättelse- och säkerhetsoperationer,
- med tillgängliga resurser stödja andra myndigheter och det övriga samhället vid kriser, katastrofer och andra händelser inklusive bidra med stöd till polisen i samband med bekämpning av terrorism.

I propositionen anges vidare att Försvarsmakten ska ha förmåga att bland annat:

- påbörja insats omedelbart efter beslut,
- verka självständigt och tillsammans med andra civila och militära aktörer för att förebygga och hantera konflikter och krig nationellt, i närområdet och utanför närområdet,
- genomföra strid i hela skalan från lågintensiva till högintensiva konfliktnivåer,
- möta såväl kvalificerade som okvalificerade aktörer, samt i en och samma insats hantera strid, stabiliseringsuppgifter och bidra med stöd till humanitära insatser,
- genomföra kortvariga insatser samt uthålligt delta i långvariga insatser,
- hantera såväl reguljära som irreguljära motståndare och verka nationellt och internationellt,
- uppträda stridskraftsgemensamt i samtliga typer av insatser,
- över tiden hålla cirka 2 000 personer ur insatsorganisationen insatta, nationellt och internationellt,



- kontinuerligt delta i upp till fyra förbandsinsatser varav minst en ska kunna vara av bataljonsstridsgruppsstorlek,
- över tiden genomföra snabba räddnings-, evakuerings- och förstärkningsoperationer med markförband upp till kompanistorlek och stödjande resurser ur andra stridskrafter,
- periodvis ansvara för ledningen av en större multinationell insats (brigadnivå),
- periodvis upprätthålla en planerad snabbinsatsberedskap motsvarande ramnationsansvaret i EU:s stridsgruppskoncept,
- efter begränsad förberedelsestid kraftsamla insatsorganisationen för att enskilt och i samverkan med andra kunna möta ett allvarligt militärt hot,
- ta emot militärt stöd från andra länder eller organisationer för att försvara landet mot väpnat angrepp,
- ge militärt stöd till andra, och
- förändra beredskapen på insatsorganisationens förband för att kunna hantera förändrade behov, såsom ökad hotnivå och ökat behov av snabbinsatsberedskap.

Försvarsmakten ska också kunna hantera förändrade krav eller en förändrad säkerhetspolitisk situation. Detta ska ske genom att myndigheten kan utveckla befintliga och nya förband, nya kompetenser och förändrade krav på operativ förmåga. En sådan utveckling av operativ förmåga ska ske genom att förbanden deltar i övningar och insatser, bedriver studier och försök samt genom forskningsuppdrag till andra myndigheter, organisationer och institut.

### 3.2.3 Pågående och planerade insatser

I proposition anges att det militära försvaret ska genomföra de insatser som riksdag och regering beslutat eller som i övrigt följer av Försvarsmaktens uppgifter. I propositionen anger regeringen att särskild uppmärksamhet ska ägnas sjukvårdskedjan i insatsförbanden under 2010. Förmågan till förebyggande hälso- och sjukvård omfattande åtgärder före, under och efter en insats i syfte att bevara personalens hälsa och stridsduglighet bör utvecklas. Den

påbörjade utvecklingen avseende förmågan till avancerad vård av skadade och sjuka (Role 2) samt omhändertagande och medicinsk evakuering (*medevac*) ska fortsätta.

### 3.2.4 Den nordiska stridsgruppen 2011

I budgetpropositionen framhåller regeringen att Sverige har, tillsammans med Estland, Finland, Irland och Norge, till EU anmält sin avsikt att ställa den nordiska stridsgruppen till EU:s förfogande för en ny beredskapsperiod under det första halvåret 2011 med Sverige som ramnation. Förberedelserna för denna beredskapsperiod har också inletts. Det svenska bidraget till den nordiska stridsgruppen 2011 kommer att utgöra kärnan av stridsgruppen och omfatta 1 600 personer. Beroende på uppdragets art ska strategiska och operativa resurser kunna tillföras.<sup>9</sup>

### 3.2.5 Materieförsörjning

Regeringen understryker i propositionen att kopplingen mellan utvecklingen av operativ förmåga och materieförsörjningen bör öka. Omedelbart användbara förband bör prioriteras framför högsta modernitet och spetsprestanda. Det är viktigare att materielen är interoperabel, tekniskt mogen, funktionssäker och tillgänglig än att den har allra högsta tekniska prestanda. Fokus bör läggas på anskaffning av materiel som krävs för att göra system och förband kompletta och användbara eller för att ersätta uttjänt materiel. I fråga om större investeringar bör dessa även fortsättningsvis baseras på antaganden om insatsorganisationens utformning i ett längre perspektiv.

Regeringen framhåller i propositionen att överväganden om materiell förnyelse ska vägas mot möjligheterna att till en lägre kostnad vidmakthålla befintliga system. Eventuella möjligheter att sänka materielkostnaderna genom att livstidsförlänga äldre system bör därmed ställas mot behovet av ny materiel för att realisera de operativa kraven. Omsättningstakten av Försvarsmaktens materiel-system kommer därmed att minska och nyttan av redan genomförda investeringar att öka.

---

<sup>9</sup> Sverige har till EU också anmält avsikten att bidra till den brittiska stridsgrupp som anmälts att stå i beredskap för EU:s krishantering det andra halvåret 2013. Utformningen av det svenska bidraget kommer att beslutas av regeringen i ett senare skede.

Regeringen anger att följande principer bör tillämpas i materiel-försörjningen:

- vidmakthållande och uppgradering av befintlig materiel bör, om det över tid är ekonomiskt försvarbart och operativa krav kan uppnås, väljas före nyanskaffning,
- nyanskaffning bör, när sådan är nödvändig, i första hand ske av på marknaden befintlig, färdigutvecklad och beprövad materiel och
- utveckling bör genomföras först när behoven inte kan tillgodoses enligt ovan.

### **3.3 Regleringsbrevet för budgetåret 2010**

#### **3.3.1 Operativ förmåga**

I regleringsbrevet för 2010 ställer regeringen i allt väsentligt samma krav på Försvarsmaktens operativa förmåga som tidigare angetts i 2010 års budgetproposition.

Regeringen anger också att Försvarsmakten ska utveckla sin förmåga för att på några års sikt ha förmågan att:

- över tiden hålla cirka 2000 personer ur insatsorganisationen insatta, nationellt och internationellt samt
- kontinuerligt delta i upp till fyra förbandsinsatser varav minst en ska kunna vara av bataljonsstridsgruppsstorlek.

Regeringen anger vidare att Försvarsmakten ska – inom ramen för utvecklingen av insatsorganisationen – under 2010 fastställa förbandsmålsättningar för alla de insatsförband som planeras att ingå i insatsorganisationen 2014. Förbandsmålsättningarna ska utarbetas med utgångspunkt från bl.a. att befintlig materiel alternativt materiel som med säkerhet levereras före 2014.

### **3.3.2 Materieförsörjning**

I regleringsbrevet anger regeringen att materieförsörjningen ska prioritera anskaffning av materiel som krävs för att göra förband insatsberedda. Försvarsmaktens materiel ska vara tekniskt mogen, funktionssäker och tillgänglig.

## **3.4 Inriktningsbeslut för Försvarsmakten 2010 – 2014**

### **3.4.1 Bakgrund**

Regeringen fattade den 14 januari 2010 ett inriktningsbeslut för Försvarsmakten om bl.a. insatsorganisation 2014, personalförsörjning, logistik, materieförsörjning, ekonomiska förutsättningar, m.m. för perioden 2010–2014. I inriktningsbeslutet framhåller regeringen att för att införandet av det användbara och tillgängliga försvaret ska kunna ske så effektivt och snabbt som möjligt behövs ett långsiktigt inriktningsbeslut som tillsammans med instruktionen och de årliga regleringsbrevens anger regeringens övergripande inriktning av förändringsarbetet.

### **3.4.2 Insatsorganisation 2014**

I inriktningsbeslutet anges att Försvarsmakten ska senast till utgången av 2014 ha utvecklat en insatsorganisation och en förbandsreserv som framgår beslutet. Insatsorganisationen ska utvecklas så att delar av den kontinuerligt är omedelbart tillgänglig för insatser, incidentberedskap m.m. I frågan om helikopterbataljonens utveckling anger regeringen att förmågan inom helikopterbataljonen att i samverkan med svenska och utländska förband verka utanför närområdet ska utvecklas.

### **3.4.3 Materieförsörjning**

I inriktningsbeslutet framhåller regeringen att materieförsörjningen av förbanden i insatsorganisation 2014 ska ske i enlighet med den strategi för materieförsörjning som riksdagen har fastställt.

Upprättandet av användbara och tillgängliga stående förband och kontraktsförband ska prioriteras före materiel förnyelse som inte är nödvändig för att upprätthålla förbandens grundläggande förmåga under perioden 2010–2014.

### 3.5 Försvarsmaktens perspektivstudie 2009

#### 3.5.1 Inledning

Regeringen gav i regleringsbrevet för 2009 i uppdrag åt Försvarsmakten att lämna en första perspektivstudierapport för perioden 2010–2030.<sup>10</sup> Försvarsmakten lämnade den begärda perspektivstudierapporten till regeringen den 29 januari 2010.

#### 3.5.2 Frågor av betydelse för helikopterverksamheten

I perspektivstudien konstateras att det försvarspolitiska inriktningsbeslutet innebär på två punkter väsentligt förändrade uppgifter för Försvarsmakten, dels en ökad betoning på att kunna agera tillsammans med andra, dels ökade krav på användbarhet och tillgängligheten inom insatsorganisationen.

##### *Insatsorganisationen*

I perspektivstudien konstateras att Försvarsmaktens insatsorganisation ska i sin helhet ha en väsentligt större tillgänglighet och högre beredskap än tidigare. I den framtida insatsorganisationen bör därför huvuddelen av förbanden normalt vara tillgängliga inom tre månader och inget förband normalt ha en beredskap överstigande sex månader. Vidare kommer Försvarsmaktens användbarhet att öka i och med att huvuddelen av insatsorganisationen kommer att kunna utnyttjas såväl nationellt, regionalt som globalt, såväl i fred, som i kris och krig. Insatsorganisationen bedöms i framtiden i huvudsak att bestå av samma förbandstyper och ungefär samma volym som tidigare.

---

<sup>10</sup> Perspektivstudien utgör ett av regeringens och Försvarsmaktens redskap för att tidigt identifiera viktiga vägvalsfrågor för Försvarsmaktens utformning och utveckling i ett *tjugoo-årigt* perspektiv. Detta innebär att alternativ utanför nu gällande inriktningar och regelverk kan belysas. Perspektivstudien ska tillgodose såväl behov av underlag för politiska beslut som underlag för Försvarsmaktens interna planering.

*Att kunna agera tillsammans med andra*

I perspektivstudien görs bedömningen att kriser eller konflikter som berör Sverige också kan komma att beröra andra stater eller organisationer och dessutom fler myndigheter än Försvarsmakten. I de allra flesta fall kommer därför krishantering att behöva genomföras gemensamt med andra. Det innebär också att kriser som berör andra stater i Sveriges närområde kommer att beröra även Sverige. Som en följd av detta ska myndigheten kunna genomföra samtliga försvarsuppgifter tillsammans med andra nationer, myndigheter och organisationer.

*Att kunna agera enskilt*

I perspektivstudien konstateras samtidigt att regeringen samtidigt inte utesluter att Sverige enskilt behöver kunna hantera hot mot vår säkerhet där det militära försvaret berörs. Perspektivstudiens slutsats är att detta i första hand gäller avseende uppgifterna att hävda Sveriges territoriella integritet genom att övervaka vårt territorium samt upptäcka och avvisa kränkningar, men att det också kan gälla initialskedet av en väpnad konflikt i närområdet som direkt eller indirekt berör Sverige. Försvarsmakten måste därför kunna agera med enbart svenska militära resurser som också ska kunna samordnas med civila resurser.

I perspektivstudien konstateras att för att kunna agera enskilt och möta oväntade framtida utvecklingar i en oviss och föränderlig värld krävs en kvalificerad förmåga att genomföra strid över hela skalan från lågintensiva till högintensiva konflikter. Förmågan till väpnad strid tillsammans med andra mot en kvalificerad motståndare behöver därför upprätthållas. Detta kräver att Försvarsmakten disponerar en bredd av *operativa förmågor* i mark-, sjö-, luft- och ledningsarenan samt inom logistikfunktionen.

*Principer för materielförsörjning*

I perspektivstudien görs bedömningen att det i dag råder en obalans i många förband. Samtidigt som resurser satsats på materielsystem på teknikens framkant finns det ofta brister i den operativa tillgängligheten. Dessa brister kan röra personal och utbildning, att delsystem saknas eller att materielen ännu inte är

operativ. Såväl begränsade resurser som angivna brister bidrar till ett behov av förändringar inom materielförsörjningen. De nya principerna för materielförsörjningen förväntas ge en bättre balans och tillgänglighet i insatsorganisationen.

#### *En balanserad helhet*

I perspektivstudien dras sammanfattningsvis slutsatsen att det är viktigt att kommande investeringsbeslut fattas med utgångspunkt från en helhetssyn på Försvarmaktens förmågor och dess långsiktiga utveckling, särskilt då beslut beträffande ett materielsystem kan få avgörande påverkan på möjligheterna att genomföra åtgärder inom andra materielsystem. Det är även väsentligt att undvika tvära kast avseende myndighetens långsiktiga behov, eftersom detta riskerar att försvåra produktionen och försämra produktiviteten. I studien framhålls att det därför är angeläget med avvägningar i ett *20-årigt perspektiv* som präglas av långsiktighet och bygger på myndighetens framtida *förmågebehov*. Framtida beslut bör därför fattas med utgångspunkt från en samlad översyn av Försvarmakten och dess långsiktiga utveckling.

### **3.6 Helikopterbataljonens framtida inriktning**

#### **3.6.1 Helikopterbataljonen i 2010 års budgetproposition**

Regeringen framhåller i budgetpropositionen för år 2010 att helikopterbataljonens förmåga att understödja arméförband och marina förband med helikopterenheter i flera fall är av stor betydelse för Försvarmaktens användbarhet. Helikopterbataljonen bör därför utveckla förmågan att i samverkan med svenska och utländska förband verka i en internationell miljö till stöd för pågående och planerade insatser.<sup>11</sup> Regeringen framhåller vidare att helikopterverksamheten inom Försvarmakten ska långsiktigt baseras på helikopter 14 och helikopter 15. I propositionen gör regeringen vidare bedömningen att vissa exemplar av helikopter 14 kommer – enligt nuvarande planering – att levereras under året i en grundversion för påbörjande av utbildning. Helikopter 10 kommer att vidmakthållas fram till dess att helikopter 14 är fullt operativ

---

<sup>11</sup> Prop. 2009/2010:1 Utgiftsområde 6, s. 38.

eller längre. Förbandssättning av helikopter 10B, med förmåga till medicinsk evakuering, bedöms komma att genomföras under 2010. Ytterligare modifiering av två stycken helikopter 10 kommer enligt nuvarande planering att genomföras under året.

#### *Anmälan av helikopterenhet till styrkeregister, m.m.*

I propositionen framhåller regeringen att ambitionerna avseende förmåga att genomföra insatser internationellt bör fortsatt vara höga. Sammansättningen av anmälda förband till internationella styrkeregister bör vara sådan att den bidrar till Försvarets förmåge- och interoperabilitetsutveckling samt vad som kan komma att efterfrågas och som Sverige kan komma att bidra med. Detta måste dock vägas mot kostnaderna för att åstadkomma och upprätthålla beredskap för detta ändamål. Försvarets ska kunna delta i insatser internationellt med en bredd av olika förbandstyper. De förband som är anmälda till olika styrkeregister ska kunna användas i olika insatser internationellt, t.ex. inom ramen för FN, EU och Nato. De delar av insatsorganisation som i framtiden ska kunna nyttjas såväl nationellt som internationellt kommer därför på sikt kunna anmälas till styrkeregistren.

I propositionen anger regeringen att inriktningen är att under 2010 nyanmäla bl.a. ett helikopterförband till EU:s militära styrkeregister, till FN (UNSAS) och Nato (PARP) med 90 dagars beredskap.

### **3.6.2 Bemyndigande att anskaffa ett medeltungt helikoptersystem**

I 2010 års ekonomiska vårpropositionen<sup>12</sup> anför regeringen att i enlighet med vad som tidigare anfördes i budgetpropositionen för 2010 är helikopterförbandens förmåga att understödja arméstridskrafter och marina stridskrafter med helikopterenheter av stor betydelse för Försvarets användbarhet. Vidare är förmågan att uthålligt över en längre tid stödja pågående insatser med en helikopterenhet av stor betydelse. Åtgärder har vidtagits för att öka tillgången till medeltung helikopterkapacitet i Afghanistan fram till och med andra kvartalet 2013. Därefter uppstår en brist i Försvarets

---

<sup>12</sup> Prop. 2009/10:99 Vår tilläggsbudget för 2010, s. 26..



maktens tillgång till medeltunga helikoptrar till följd av förseningar i leveransen av helikoptersystem 14. Behovet av medeltunga helikoptrar bedöms också vara större än den hittills planerade nivån, på kort såväl som på lång sikt.

Regeringen anför vidare att för att finansiera ett framtida beslut om anskaffning av ett nytt helikoptersystem och drift, utbildning m.m., med en rimlig säkerhetsmarginal bedöms ett utrymme uppgående till cirka 4,7 miljarder kronor behöva frigöras inom nuvarande investeringsplan. Regeringen bedömer att dessa medel kan frigöras bl.a. genom avveckling av äldre helikoptersystem och avbrytande av vissa modifieringar av helikopter 15 samt ett antal andra åtgärder.

Regeringen anger att konsekvenserna för omställningen till ett tillgängligt och användbart insatsförsvaret av de planerade senareläggningarna bedöms uppvägas väl av den ökade förmåga och användbarhet som ett nytt medeltungt helikoptersystem skulle medföra. Senareläggningarna bedöms inte heller leda till några försämringar i materielförsörjningen av de svenska förband som deltar i insatser internationellt.

I propositionen begär regeringen om riksdagens bemyndigande att besluta om anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem under 2010.

### 3.6.3 Försvarsutskottets yttrande

Försvarsutskottets majoritet anför i yttrande<sup>13</sup> över regeringens hemställan om bemyndigande att anskaffa ett nytt medeltungt helikoptersystem att utskottet delar regeringens bedömning av den stora betydelse som helikopterförbanden har för att understödja armé- och marinstridskrafter. Utskottet framhåller att förmågan att under en längre tid stödja internationella fredsfrämjande insatser med en helikopterenhet är av stor betydelse. Utskottet noterar att regeringen har vidtagit åtgärder för att öka tillgången till medeltungt helikopterkapacitet i Afghanistan till och med andra kvartalet 2013. Därefter uppstår en brist i Försvarmaktens tillgång till medeltunga helikoptrar till följd av de betydande förseningarna i leveransen av helikoptersystem 14. Utskottet konstaterar att behoven är stora och tillgången, i synnerhet i Europa, är ytterst begränsad. Utskottet konstaterar – i likhet med regeringen – att antalet heli-

---

<sup>13</sup> Försvarsutskottets yttrande 2009/10:FöU2y.

koptrar i Försvarsmakten är för litet. Utskottet delar vidare regeringens bedömning att antalet medeltunga helikoptrar bör vara större än den hittills planerade nivån, såväl på kort som på lång sikt.

Utskottet bedömer att den nuvarande situationen är synnerligen besvärande mot bakgrund av oförmågan att leverera helikopter 14 enligt plan. Bristen på helikoptrar för mark- och sjöoperativa ändamål är så stor, och kommer att bestå under så lång tid, att det är motiverat att skyndsamt inleda en anskaffning för att kunna avhjälpa bristen. Mot den angivna bakgrunden tillstyrker utskottet regeringens förslag om bemyndigande att skyndsamt anskaffa ett nytt medeltungt helikoptersystem.

### 3.7 Överväganden

#### *Den nya försvarspolitiska inriktningen*

Militärhelikopterutredningen konstaterar att förändrade mål och uppgifter samt strukturella förändringar innebär att en modern försvarsmakt skapas som ska kunna hantera de framtida säkerhetspolitiska utmaningarna. Målet för det militära försvaret är att självständigt eller tillsammans med andra, inom eller utom landet, aktivt värna våra grundläggande värden och intressen genom att förebygga och hantera konflikter och krig, säkerställa landets suveränitet samt skydda samhället och dess funktionalitet.

Försvarsmaktens uppgifter ställer krav på tillgång till förband med förmåga att genomföra snabba insatser med begränsad varaktighet, men också med förmåga att uthålligt och kontinuerligt kunna bidra till långvariga såväl större som mindre insatser. Dessa förband ska kunna verka, och genomföra väpnad strid, i för uppgiften behovssammansatta förband. Förmåga ska även finnas att efter beslut öka myndighetens medverkan i krishantering och att förstärka och avlösa insatta förband. Myndighetens resurser ska också kunna ställas till förfogande för samhällets skydd mot våld, terroristhandlingar och sabotageverksamhet, samt i övrigt kunna bidra till samhällets samlade förmåga att hantera svåra påfrestningar. Stödet till samhället ska dock inte vara dimensionerande utan hanteras med de resurser som finns tillgängliga mot bakgrund av kraven på operativ förmåga i övrigt.

De nya kraven på operativ förmåga medför att det militära försvarets genomförande av insatser i Sverige, i närområdet och

utanför närområdet sätts i centrum för Försvarsmaktens verksamhet. Insatsorganisationen ska kunna genomföra såväl nationella som internationella insatser. Insatsförbanden ska vara bemannade, materiellt uppfyllda och samövade för att vara fullt användbara.

#### *Konsekvenser för helikopterverksamheten*

Militärhelikopterutredningen konstaterar att omställningen till ett tillgängligt och användbart insatsförsvar ställer ökade krav på Försvarsmaktens operativa förmåga. Helikopterbataljonens förmåga att understödja arméstridskrafter och marina stridskrafter vid nationella och internationella insatser med helikopterenheter är av stor betydelse för Försvarsmaktens framtida användbarhet. Utredningen bedömer att denna betydelse kommer att öka såväl vid nationella som internationella insatser.

Militärhelikopterutredningen noterar i detta sammanhang att såväl regeringen som försvarsutskottets majoritet också framhåller den stora betydelse som helikopterbataljonen har för att understödja armé- och marinstridskrafter, bl.a. vad gäller förmågan att under en längre tid stödja internationella fredsfrämjande insatser med en helikopterenhet. Utredningen delar regeringens och försvarsutskottets bedömning att insatsförbanden behov av stöd med helikopterkapacitet, särskilt vad avser medeltunga helikoptrar, är större än den hittills planerade nivån, på såväl kort som på lång sikt, samtidigt som det redan nu föreligger allvarlig brist i helikopterbataljonens mark- och sjöoperativa förmåga till stöd för insatsförbanden. Utredningen noterar att såväl regeringen som utskottet anser att den nuvarande situationen är synnerligen besvärande mot bakgrund av oförmågan att leverera helikopter 14 enligt plan. Enligt utskottet är bristen på helikoptrar för mark- och sjöoperativa ändamål nu så stor, och kommer att bestå under så lång tid, att det är motiverat att skyndsamt inleda en anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem för att kunna avhjälpa bristen. Utredningen noterar att utskottet tillstyrkt regeringens begäran om bemyndigande att anskaffa ett nytt medeltungt helikoptersystem. Utredningen beskriver och analyserar i kapitel 6 förutsättningar, tillvägagångssätt och tidsramar för en sådan anskaffning.

## 4 Begreppet förmåga, m.m.

### 4.1 Inledning

Regeringen styr Försvarmakten genom att ställa krav på myndighetens operativa förmåga och insatsförmåga. Helikopterbataljonen bidrar till olika insatsförmågor. I detta kapitel lämnas en översiktlig beskrivning av statsmakternas styrning av Försvarmakten med krav på olika förmågor. Vidare beskrivs översiktligt Försvarmakten interna styrning och metod för att identifiera behov av insatsförmågor hos insatsförbanden.

### 4.2 Regeringens styrning

I förordningen med instruktion för Försvarmakten<sup>1</sup> anges att myndigheten ska upprätthålla och utveckla ett militärt försvar. Grunden för myndighetens verksamhet ska vara *förmåga till väpnad strid*. Vidare anges att myndigheten ska kunna

- försvara Sverige och främja svensk säkerhet genom insatser nationellt och internationellt,
- upptäcka och avvisa kränkningar av det svenska territoriet samt värna Sveriges suveräna rättigheter och nationella intressen utanför det svenska territoriet,
- utföra angivna uppgifter självständigt, men även i samverkan med andra myndigheter, länder och organisationer.

Försvarmakten ska även med myndighetens befintliga förmåga och resurser kunna lämna stöd till civil verksamhet.

---

<sup>1</sup> Förordning (2007:1266) med instruktion för Försvarmakten.

*Krav på förmågor i insatsorganisationen*

Regeringen styr från och med budgetåret 2007 Försvarmakten genom att i regleringsbrevet ange vilken *operativ förmåga* och där-  
emot svarande insatsorganisation som myndigheten ska ha.

Regeringens styrning av Försvarmakten sker i följande termer:

- krav på *förmågor* i insatsorganisationen inom ramen för myndig-  
hetens huvuduppgifter.
- krav på en häremot svarande *insatsorganisation* över tiden.

Regeringen styr Försvarmakten med *mål- och resultatstyrning*. Det innebär styrning mot *mål* med krav på resultat och en resurs-  
tilldelning i form av en ekonomisk ram. Det är verksamhetens  
resultat i form av *förmågor* som är det centrala.<sup>2</sup>

Regeringens styrning av myndigheten kan sägas ske i två dimen-  
sioner. Den första dimensionen är *vad* som ska uppnås. Den anger  
vilka förmågor Försvarmakten ska besitta med bl.a. ett häremot  
svarande antal insatsförband.<sup>3</sup> Den andra dimensionen är *hur* detta  
ska uppnås. För att styra detta har regeringen ett antal styr-  
instrument, bl.a. genom årliga regleringsbrev<sup>4</sup> ger regeringen  
Försvarmakten *uppdrag* med krav på resultat och redovisning.  
Dessa krav på resultat och redovisning utgör sedan grunden för  
myndighetens resultatvärdering och rapportering.

I regleringsbrevet för 2010 anges att Försvarmakten ska ha en  
*operativ förmåga* som möjliggör att myndigheten kan genomföra

- omvärldsbevakning
- insatser
- utveckling av insatsorganisationen.

Vidare anges att denna operativa förmåga ska uppnås enskilt och  
tillsammans med andra.

Regeringen ställer även krav på vilka *produkter* som myndig-  
heten ska leverera inom ett antal verksamhetsgrenar och på resurs-  
användningen samt tilldelar myndigheten dispositionsrätt över de

---

<sup>2</sup> Försvarmakten redovisar sitt resultat till regeringen i kvalitativa och kvantitativa termer  
samt ekonomiska (anslagsförbrukning). Styrformen ger myndigheten frihet att välja sätt att  
uppnå sina mål. Ansvaret för genomförandet är därmed delegerat till myndigheten, vilket  
ställer krav på hur den uttrycker mål för verksamheten samt hur detta resultatredovisas.

<sup>3</sup> Regeringen reglerar även Försvarmaktens beredskap.

<sup>4</sup> Till grund för det årliga regleringsbrevet ligger bl.a. av riksdagen fattade försvarsbeslut,  
riksdagens budgetreglering, Försvarmaktens insända budgetunderlag, m.m.

ekonomiska resurserna som krävs för att genomföra verksamheten (*produktionen*).<sup>5</sup>

Regeringen fokuserar mera på de resultat som myndigheten ska åstadkomma i form av produkter, främst insatser och insatsförband, än hur produktionen genomförs för att uppnå dessa resultat.

### 4.3 Försvarsmaktens interna styrning

Försvarsmaktens interna styrning av planering, genomförande och uppföljning av verksamheten har sin utgångspunkt i instruktionen för myndigheten och regeringens styrning som den kommer till uttryck i regleringsbrevet för Försvarsmakten.<sup>6</sup>

Försvarsmakten använder sig av en spårbarhetsmodell med *operativa uppgifter* och *insatsförmågor* i syfte att tydliggöra sambandet mellan i regleringsbrevet angivna krav på operativ förmåga och den leverans som sker i form av förband och materielsystem. I ett första steg identifieras mot bakgrund av kraven på operativ förmåga i regleringsbrevet ett antal deluppgifter och försvarsuppgifter.<sup>7</sup> I nästa steg kopplas insatsförmågor till respektive försvarsuppgift. I det avslutande steget relateras respektive insatsförmåga till befintliga eller planerade resurser. Helikopterbataljonen utgör en sådan resurs.

#### *Insatsförmågor*

Helikopterbataljonen bidrar till följande insatsförmågor:

- Förmåga att påverka mål under ytan.
- Förmåga att påverka mål på havsytan.
- Förmåga att påverka mål på marken
- Förmåga att genomföra specialoperationer

---

<sup>5</sup> Begreppet "produkt" är synonymt med "prestation". De viktigaste produkterna (output) är insatser, insatsförband och resultaten från forsknings- och utvecklingsarbetet. Resurserna utgörs av personal, materiel, anläggningar samt mark och lokaler (input). Begreppet verksamhetsgren är i regleringsbrevet för 2009 ersatt av begreppet verksamhet, Försvarsmakten har dock beslutat att internt tills vidare behålla begreppet verksamhetsgren med samma betydelse som det av regeringen använda begreppet verksamhet.

<sup>6</sup> Försvarsmaktens interna styrning regleras i en ekonomistyrningsmodell (FEM), som utgår från regeringens styrning i instruktionen och regleringsbrevet.

<sup>7</sup> I 2009 års försvarspolitiska inriktningsproposition saknas denna indelning av de operativa kraven. Försvarsmakten har påbörjat ett arbete tillsammans med Försvarsdepartementet där målbilden är att ställda operativa krav i regleringsbrevet ska anges i termer av deluppgifter och försvarsuppgifter.

- Förmåga till inmätning och överföring av målinformation
- Förmåga till luftlandsättning
- Förmåga att skydda objekt på och under havsytan mot angrepp
- Förmåga att evakuera skadad personal (*medevac*).
- Förmåga att genomföra transporter inom ett operationsområde.

#### *Försvarsmaktens utvecklingsplan*

Av 4 § 3 myndighetsförordningen (2007:515) följer att Försvarsmaktens ledning ska besluta en verksamhetsplan. Verksamhetsplanen benämns internt i myndigheten för Försvarsmaktens utvecklingsplan (FMUP). FMUP utformas med beaktande av de krav regeringen ställer på myndighetens verksamhet i regleringsbrev och anvisningar.<sup>8</sup>

#### *Generella operativa ramvillkor*

FMUP ligger till grund för framtagande av generella operativa ramvillkor, vilka gäller på en övergripande nivå inom hela myndigheten. De utgör ett komplement till FMUP och ligger till grund för operativa ramvillkor för typförbandet, bl.a. helikopter bataljonen.

#### *Operativa ramvillkor*

Operativa ramvillkor innehåller en övergripande beskrivning av vilka typinsatser ett specifikt typförband ska utformas mot. De används för att styra arbetet med spelkort och målsättningar i framtagande av taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning för förbandet (TOEM) och anger ramarna för vad som kan vara rimliga nivåer i spelkort eller TOEM. Syftet är att typförbandet, till exempel helikopter bataljonen, ska utvecklas med rätt ambitionsnivå, förutsättningar, förmåga, och interoperabilitet (se kapitel 5).

---

<sup>8</sup> Överbefälhavarens årliga avvägningsbeslut ligger till grund för verksamhetsplanen, som omfattar de kommande tio åren.

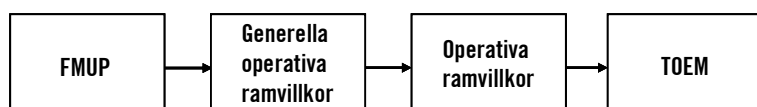
*Taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning för förbandet (TOEM)*

Om bristande förmåga eller resurs identifieras kan detta ligga till grund för i korrigerigering eller nyskrivning. Innan korrigerigering eller nyframtagande av TOEM påbörjas sker en kontroll gentemot FMUP.

*Typinsatser*

Typinsatserna utgör de operativa kraven och grund för dimensionering, planering och produktion av typförband, bl.a. för typförbandet helikopterbataljonen.

**Figur 4.1** Försvarsmaktens modell för framtagande av TOEM



I kapitel 5 redogörs närmare för helikopterbataljonens uppgifter och utvecklingen av typinsatserna.

## 4.4 Förmåga och ambitionsnivå

### 4.4.1 Inledning

Att planera med begreppet förmåga innebär krav på ett gemensamt språkbruk. Utredningen noterar dock att begreppet förmåga kan variera i betydelse. Begreppet kan innebära inte bara den fastställda definitionen (nedan) utan används även i uttryck som operativ förmåga och insatsförmåga. I vissa fall avses även förband eller förbandstyper, till exempel "helikopterförmåga". Då de olika "förmågorna" innebär olika saker är det viktigt att hålla isär betydelserna men också att hitta ett sammanhang mellan delarna. Nedan berörs begreppet förmåga och dess betydelse i försvarsmaktsplaneringen.



#### 4.4.2 Förmåga

Med förmåga avses att ha kompetens och tillgängliga resurser i erforderlig mängd, t.ex. personal, materiel, infrastruktur, logistikstöd, m.m., för att kunna lösa en given uppgift under vissa givna betingelser. En förmåga kan endast bedömas i förhållande till givna betingelser så som insatsområde, insatsens operativa mål och motståndarens kapacitet.

##### *Operativ förmåga*

Som ovan anges kommer begreppet operativ förmåga till uttryck i regleringsbrevet till Försvarmakten för år 2010. I regleringsbrevet anges att myndigheten ska ha angivna operativa förmågor. Därefter följer specificeringar av den operativa förmågan inom olika områden.

##### *Insatsförmåga*

Med insatsförmåga avses specifik verksamhet för vilken resurser, till exempel förband med personal och materiel, anskaffats och tränats i syfte att uppnå en efterfrågad effekt som varierar beroende på scenario och ambitionsnivå.<sup>9</sup>

En beskrivning över vad begreppet ”förmåga” innebär kan – mot bakgrund av hur begreppet används – sammanfattas som att de *operativa* förmågorna ställs som krav på Försvarmakten utifrån givna uppgifter och inom ramen för ett antal scenarier och som identifierar behov av insatsförmågor. Insatsförmågorna konkretiseras och leder till att Försvarmakten innehar en specifik förmåga.

#### 4.4.3 Förmågebaserad planering

Förmågor som styrmedel har diskuterats under många år men det har inom försvarsmaktsplaneringen inte funnits en tydlig relation mellan kraven på operativ förmåga som ställs till Försvarmakten och den utveckling av förband och materiel som sker. Inte heller har det funnits kostnader och utgifter relaterat till de olika för-

---

<sup>9</sup> Definierades första gången i HKV 2006-11-06, 23 383:76960 Spårbarhetsmodell – version 2.

mågorna. När förmågor används som begrepp innebär det ofta olika saker för olika individer.

Förmågebaserad avvägning inom försvarsplaneringen bidrar att flytta fokus från enskilda system och förband till förmån för en diskussion om förmågor, inte minst eftersom förmågorna sällan uppfylls av ett enskilt förband eller system. Därmed ökar förutsättningarna för att beslut fattas med ett *helhetsperspektiv* som grund snarare än med utgångspunkt från förband eller materiel-system.

En förmågebaserad avvägning förutsätter dock att planeringen baseras på förmågor, dvs. en förmågebaserad planering. Principiellt kan en förmågebaserad avvägning sägas innebära att prioritering och avvägning tar sin utgångspunkt i fastställda förmågor och att beslut om vilken utveckling som ska respektive inte ska ske relateras till dessa förmågor.

#### *Val av scenarier*

Prioritering av förmågor utgår från scenarier. Scenarier kan vara av olika typer, allt från mycket övergripande scenarier av generisk karaktär till en beskrivning av detaljerad verksamhet. Att använda generiska scenarier innebär ett lägre behov av arbete för att ta fram scenarierna. Det innebär också att diskussioner och resultat inte blir beroende av exempelvis specifika geografiska områden. Nackdelen är att det i vissa situationer kan behövas ytterligare information för att kunna avgöra en förmågas relevans i en viss situation. Fördelen med detaljerade scenarier är att det finns en tydlig relation mellan specifika krav på verksamhet och enskilda förmågor.<sup>10</sup>

För att undvika låsningar till specifika situationer, geografiska platser, m.m. genomförs prioritering inom försvarsmaktsplaneringen mot de planeringsscenarier som finns fastställda i FMUP. Dessa scenarier baseras på de del- och försvarsuppgifter som återfinns i spårbarhetsmodellen.

---

<sup>10</sup> Ett sätt att lösa valet mellan generella eller specifika scenarier är att genomföra prioriteringen med generella scenarier där mer specifika kan finnas i bakgrunden för att vid behov exemplifiera verksamhet.

### *Gemensam uppsättning förmågor*

För att arbeta med förmågor som grund krävs att det finns en överenskommen uppsättning förmågor. Den gemensamma uppsättning förmågor som används i samband med förmågeavvägning och övrig försvarsmaktsplanering är de *insatsförmågor* som återfinns i Försvarsmaktens spårbarhetsmodell. Syftet med spårbarhetsmodellen är – som framgår ovan – att skapa en tydligare relation mellan krav som ställs på Försvarsmakten och de förband och system som utvecklas för att möta dessa krav. I modellen beskrivs deluppgifter, försvarsuppgifter och insatsförmågor.<sup>11</sup> Deluppgifter och försvarsuppgifter baseras på styrningar till Försvarsmakten, exempelvis i regleringsbrev eller planeringsanvisningar. Förutom de enskilda delarna finns också en sammanställning av vilka förband som kan bidra till respektive insatsförmåga. Modellen som sådan säger inte att förbanden ska bidra till en specifik insatsförmåga eller till vilken ambitionsnivå, utan endast att de *kan* bidra.

Genom sammanställningen av vilka förband som kan bidra till olika insatsförmågor skapas, utifrån möjligheten att förband i de flesta fall bidrar till flera insatsförmågor, också en utgångspunkt för att *inom de olika förbanden kunna prioritera vilka insatsförmågor som bör ligga till grund för förbandets utveckling*. Den relation som i dag finns mellan insatsförmåga och förband bygger på en generell bedömning och inte på en relation baserad på scenarier eller händelseförlopp.<sup>12</sup>

### *Prioritering av förmågor*

Eftersom resurser för att utveckla de olika förmågorna är begränsade måste det ske dels en *prioritering* av de olika förmågorna och dels en uppskattning om *ambitioner* för respektive förmåga. Att genomföra dessa steg och fastställa resultatet av dem kan samman-

---

<sup>11</sup> I Försvarsmaktens spårbarhetsmodell används inte begreppet operativ förmåga utan i stället används återfinns begreppen deluppgifter och försvarsuppgifter. Detta har sin grund i att när modellen togs fram fanns ett behov att tydligare uttrycka uppgifter samtidigt som de operativa förmågorna var uttryckta på ett sätt som försvårar uppbyggandet av en modell som är tänkt att gälla under varierande förhållanden.

<sup>12</sup> Införandet av Försvarsmaktens ekonomimodell (FEM) och arbete med att skapa producerbara verksamhetsgrenar med ingående produkter förutsätter styrande ingångsvärden. Förmågeavvägningen med prioriterade förmågor och ambitionsnivåer utgör en sådan styrning som ger vägledning för prioritering av respektive verksamhetsgrens produkter och utformning av produktspecifikationer.

fattas inom begreppet förmågeavvägning.<sup>13</sup> En sätt att identifiera tänkbara förändringar av förmågorna är att inbördes prioritera förmågorna. Ett annat sätt är att beskriva ambitionsnivåer. Genom att komplettera prioriteringen av förmågor med ambitionsnivåerna fås en bättre utgångspunkt för att identifiera de möjliga förändringarna. Därmed skulle det också kunna konstateras att en högt prioriterad förmåga har en överkapacitet vilket möjliggör reduktion medan en lågt prioriterad förmåga har en brist vilket trots prioriteringen medför en satsning.

I stort innebär den använda metoden att prioriteringen sker genom att bedöma förmågornas relevans mot ett antal scenarier med tillhörande uppgifter och därefter prioritera scenarierna. På det sättet sker en prioritering av förmågorna som varierar beroende på hur viktiga eller relevanta scenarierna bedöms vara. Genom att göra en prioritering av förmågor i olika tidsperspektiv är det möjligt att även se om prioriteringen förändras över tiden. En på lång sikt förändrad prioritering kan exempelvis påverka de val som görs i närtid.

#### 4.4.4 Unik förmåga

En unik förmåga är vid ett nationellt scenario en förmåga som endast Försvarsmakten kan bidra med. Vid ett internationellt scenario är förmågan unik när den måste återfinnas hos de svenska enheter som deltar i insatsen, till exempel egen förmåga till medicinsk evakuering med helikopter. Prioriteringen av förmågor utgår från de uppgifter som återfinns i respektive scenario. En förmåga som återfinns i en lägre prioriterad kategori kan av andra skäl, exempelvis risken av att inte ha förmågan hos de egna förbanden, innebära att förmågan är av stor vikt. Detta kommer då att påverka vad som är en rimlig *ambitionsnivå* för respektive förmåga. En tanke med prioriteringen av förmågor är att den ska ske i flera tidsperspektiv för att kunna jämföra och få en bild av hur utveckling kan ske på sikt.

---

<sup>13</sup> Förmågeavvägningen sker med hänsyn till hela planeringsperioden för försvarsmaktsplaneringen. Fokus kan vid behov läggas vid en specifik tidpunkt.

#### 4.4.5 Ambitionsnivå

Som ett komplement till prioritering av förmågor bör även fogas en beskrivning av *ambitionsnivåerna* för de olika förmågorna. Ambitionsnivåerna uttrycker *vad* som ska kunna genomföras, inte hur det ska genomföras, dvs. ambitionsnivåerna innehåller inte någon beskrivning av vilka förband som används för respektive förmåga. Genom att beskriva ambitionsnivåer för olika förmågor är det möjligt att, precis som när det gäller prioritering av förmågor, identifiera möjliga områden för förändringar inom ett förband, t.ex. helikopterbataljonen.

En grundförutsättning för att kunna arbeta med ambitionsnivåer är dock att det är känt vad olika ambitionsnivåer innebär. De ambitionsnivåer som minst bör uttryckas är *nuvarande* nivå och *rimlig* nivå. Nuvarande ambitionsnivå motsvaras av den nivå som nås med känd planering. Detta kan innebära att nuvarande ambitionsnivå inte nås vid just den tidpunkt nivån beskrivs men den kommer att nås vid en känd tidpunkt som återspeglar känd planering. En rimlig ambitionsnivå bör däremot utgå från de krav och uppgifter Försvarsmakten ska kunna möta nu och i framtiden och kan innebära att i ett givet scenario är ambitionen högre än nödvändigt medan den i ett annat scenario kan medföra en risktagning. Genom att jämföra den ambitionsnivå som nås med känd planering och en rimlig ambitionsnivå uppstår antagligen en skillnad i ambition. Skillnaden kan vara i form av en *brist* som kan påverka planeringen.

Militärhelikopterutredningen tar i kapitel 6 upp frågan om förutsättningar att förstärka Försvarsmaktens medeltunga helikopterkapacitet och olika ambitionsnivåer för en sådan förstärkning.

## 5 Helikopterbataljonen

### 5.1 Helikopterbataljonens utveckling

#### 5.1.1 Inledning

Frågan om behovet och utvecklingen av Försvarmaktens helikopterkapacitet har varit föremål för olika studier under åren. Under 1990-talet genomfördes flera olika studier inom Försvarmakten som syftade till att bygga upp kunskapen om helikopterns användbarhet i det svenska försvaret. Under 2000-talet har ytterligare analyser och studier genomförts av den framtida helikopterförmågan. En översikt över dessa studier lämnas i utredningens delbetänkande *Försvarmaktens helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling?*<sup>1</sup> I delbetänkandet beskrivs också utvecklingen av helikopterbataljonen under perioden 1998–2009.<sup>2</sup> Det finns dock skäl att i detta betänkande återge vad som i tidigare utredningar anges om utvecklingen av och kraven på Försvarmaktens framtida helikoptersystem.

#### 5.1.2 1998 års helikopterutredning

Under våren 1998 genomförde Försvarmakten en utredning om krav på och inriktning av myndighetens framtida helikopterförmåga.<sup>3</sup> Av utredningen framkom att helikopterförmåga är en efterfrågad förmåga och spelar en viktig roll i framtiden. Helikopterförband ska kunna ingå i olika typer av sammansatta styrkor inom ett brett spektra av förmågor och ha en hög anpassningsförmåga. Den ökade effekten som eftersträvas skulle uppnås genom en modern helikopterpark och ett reducerat antal heli-

---

<sup>1</sup> SOU 2009:67, s. 27 ff.

<sup>2</sup> A.a., s. 61 ff.

<sup>3</sup> Försvarmaktens utredning "Försvarmaktens helikoptersystem – Långsiktig idéplan" den 28 maj 1998 (HKV H 35 800:90701).

koptertyper. Helikoptersystem som inte uppfyllde framtidens krav skulle avvecklas.

I utredningen konstaterades att det krävs flexibilitet för att uppnå kraven på framtida förmågor. Helikoptersystemen måste ges en inneboende *flexibilitet* och kunna utnyttjas för flera olika typer av uppdrag. Det ställer krav på kvalitativt innehåll i enskilda helikoptersystemen så att förmåga till tillväxt och ominriktning skapas.

Utredningen konstaterade att eftersträvar förmågor kan erhållas på olika sätt. Ett sätt är att anskaffa olika typer av helikoptersystem, där systemet är optimerat för en viss typ av uppgift, men har begränsningar vad avser andra uppgifter. Detta kräver ett antal helikoptersystem, och inom varje helikoptersystem krävs viss *kvantitet* för att uthållighet ska uppnås. En sådan lösning med flera olika helikoptersystem är – enligt utredningen – förbehållet större nationer. Utredningen noterade att ett annat sätt att säkerställa tillgång till önskade förmågor var att utgå från en grundhelikopter och till den foga olika typer av tillsatsmoduler och därigenom erhålla olika typer av helikopterkonfigurationer. Detta talade för – enligt utredningen – att framtida helikoptrar bör utgöras av enhetshelikoptrar med olika typer av tillsatsmoduler.

Utredningen konstaterade vidare att helikoptersystemets moduluppbyggnad gör systemet även lämpligt för anpassning efter hand. Utredningen framhöll samtidigt att det *kvantitativa* innehållet i helikoptersystemen kommer att påverka förmågan att kunna bedriva såväl nationell beredskap som stödja grundorganisationens verksamhet och samtidigt genomföra internationella insatser.

Utredningen konstaterade vidare att lättare helikoptersystem har låg nyttjandegrad medan de tyngre systemen utnyttjas i större utsträckning. Detta talade – enligt utredningen – för en förskjutning mot tyngre system.

Sammanfattningsvis gjorde utredningen bedömningen att framtidens helikoptersystem bör ha förmåga till tillväxt och ominriktning samt att det enskilda helikoptersystemet bör ges en stor grad av flexibilitet så att de kan utnyttjas för många olika typer av uppgifter. Utredningen drog slutsatsen att framtida helikoptersystemen bör utgöras av en medeltung enhetshelikopter och en lätt enhetshelikopter med tilläggsmoduler för olika uppgifter.

1998 års helikopterutredning kom därefter att ligga till grund för anskaffningen av helikoptersystem 14 och 15. Upphandling av

nya helikoptersystem påbörjades med inriktning att de nya helikoptersystemen skulle vara fullt operativa 2008.

Sedan arbetet med att utveckla helikopterbataljonen inleddes 1998 har de huvuduppgifter som statsmakterna tilldelat Försvarsmakten delvis förändrats.

### 5.1.3 Anskaffning av ny medeltung helikopter (HKP 14)

Under 1999–2001 genomfördes inom ramen för det nordiska samarbetet en gemensam anskaffning av medeltung helikopter av typen NH 90 (se kapitel 8).

I den operativa kravbild som låg till grund för anskaffningen angavs att helikoptern ska kunna användas för följande uppgifter:<sup>4</sup>

#### *Markoperativ verksamhet:*

- taktiska trupptransporter,
- materieltransporter,
- sjuktransporter,
- räddningstjänst.
- transport- och understödsenhet för specialförband

#### *Sjöoperativ verksamhet*

- ubåtsjakt,
- ytmålspaning,
- transporter,
- räddningstjänst,
- transport- och understödsenhet för specialförband.

För Sveriges del utmynnade upphandlingen i att sammanlagt 18 helikoptrar beställdes, varav 13 helikoptrar i markoperativ konfiguration<sup>5</sup> och fem helikoptrar i sjöoperativ konfiguration<sup>6</sup>. Vidare beställdes underhållsutrustning för uppdragsutrustningar samt ledningssystem.

---

<sup>4</sup> PTTEM för HKP den 20 december 1999, HKV 01 641:75230.

<sup>5</sup> HKP 14TTT/SAR.

<sup>6</sup> HKP 14ASW.



Enligt den ursprungliga leveransplanen skulle helikoptrarna levereras under perioden 2003–2009. Leveranserna är dock kraftigt försenade och ett omförhandlat avtal har fastställts mellan parterna (se kapitel 8).

#### *Anskaffning av ny lätt helikopter*

Försvarmakten genomförde under 2000–2001 en upphandling av ett nytt lätt helikoptersystem, främst för att utgöra en skolhelikopter. Upphandlingen utmynnade i att 20 helikoptrar av typen Agusta A109 anskaffades, där enligt gällande planer tolv helikoptrar ska konfigureras för markoperativa uppgifter och åtta helikoptrar för sjöoperativa uppgifter.

#### **5.1.4 2006 års helikopterutredning**

Under 2006 genomförde Försvarmakten ett en utredning som syftande till att utveckla det då föreliggande utkastet till taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning för insatsförbandet helikopterbataljonen.<sup>7</sup> Målsättningen var att utredningen skulle lämna förslag till inriktning av utvecklingsarbetet i syfte uppnå en långsiktigt hållbar utveckling av helikopterbataljonen, varvid särskilt skulle beaktas att balans ska råda mellan uppgifter och resurser samt att optimal operativ effekt ska erhållas med föreslagna resurser. Underlaget skulle även ligga till grund för direktiv om det fortsatta arbetet med att ta fram en preliminär taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning för helikopterbataljonen (PTOEM). Inom ramen för utredningen genomfördes en analys av det framtida behovet av helikoptrar, bl.a. fick företrädare för de olika stridskrafterna ange vilket behov av helikopterstöd som bedömdes föreligga vid genomförande av olika typer av uppgifter.

Genom utredningen framkom att det föreligger ett tydligt framtida behov av stöd med helikopter för bland annat:

- medicinsk evakuering,
- taktisk trupptransport,
- spaning,
- övervakning,

---

<sup>7</sup>Försvarmaktens utredning "Förslag till långsiktig inriktning för utveckling av Försvarmaktens helikopterförmåga" den 12 december 2006 (HKV H/S 35 800:82110).

- ”combat recovery”<sup>8</sup>,
- stöd till specialförbanden,
- bekämpning av punktmål,
- ytmålsstrid,
- undervattensstrid.

Ett omfattande modellerings- och simuleringsarbete genomfördes i syfte att omsätta de definierade kraven på helikopterstöd till en kostnadseffektiv volym på helikopterresursen i materiella och personella termer. En slutsats av detta arbete blev att i den framtida helikopterfunktionen minimera antalet helikoptersystem och helikopterversioner samt eftersträva flerfunktionskapacitet hos plattformar och besättningar.

Mot bakgrund av resultaten från analysarbetet valdes inriktningen att fortsatt långsiktigt dimensionera helikopterbataljonen mot ett medeltungt helikoptersystem (helikopter 14) och ett lätt helikoptersystem (helikopter 15).

2006 års helikopterutredning konstaterade avslutningsvis att de slutsatser som drogs i 1998 års helikopterutredning och som låg till grund till anskaffningen av helikopter 14 respektive 15 var i allt väsentligt fortsatt giltiga. Utredningen konstaterade samtidigt att vid anskaffningstidpunkten av de nya helikoptersystemen frångicks de principer som fastslogs i 1998 års utredning avseende antal helikopter, funktionalitet, versioner och förmågan till flexibilitet.

## 5.2 Helikopterbataljonens uppgifter, m.m.

### 5.2.1 Inledning

Militärhelikopterutredningen redogör i delbetänkandet för helikopterflottiljens och helikopterbataljonens nuvarande uppgifter, organisation, m.m. Mot bakgrund av utredningens delvis ändrade uppdrag finns skäl att ytterligare beskriva helikopterbataljonens uppgifter, organisation, m.m.

Försvarsmaktens helikopterbataljon är utvecklad och målsatt för att kunna lösa olika typer av uppgifter. Uppgifterna kan mer allmänt delas in i funktioner avseende

---

<sup>8</sup> ”Combat Recovery” är samlingsbegreppet för flera olika typer av åtgärder och operationer med syftet att återföra personal som isolerats i samband med en nödsituation och där det råder en förhöjd hotbild.

- markoperativ helikopterkapacitet,
- sjöoperativ helikopterkapacitet,
- helikopterräddningsunderstöd,
- helikoptertransporter.

Dessa fyra typer av flyguppsdrag stöds av verksamhet avseende:

- ledning inom helikopterförbanden och
- bas- och underhållstjänst inom helikopterförbanden.

### 5.2.2 Markoperativ helikopterkapacitet

Markoperativ helikopterkapacitet omfattar de kompetenser och förmågor som möjliggör insats med helikoptrar som har kvalificerad förmåga att inhämta, värdera och förmedla (strids)underrättelser och måldata<sup>9</sup> för bekämpning av främst markmål och till viss del även luftmål samt har förmåga att bekämpa identifierade mål med egna och/eller andra stridsplattformars vapensystem.

### 5.2.3 Sjöoperativ helikopterkapacitet

Sjöoperativ helikopterkapacitet omfattar insats med helikoptrar som har kvalificerad förmåga att inhämta, värdera och förmedla underrättelser och/eller måldata<sup>10</sup> för främst undervattensstrid och sjömålsbekämpning samt har förmåga att bekämpa identifierade mål med egna och andra plattformars vapensystem. Sjöoperativ helikopterkapacitet kan delas in i uppgifter för ytstrid respektive undervattensstrid.

### 5.2.4 Helikopterräddningsunderstöd

Helikopterräddningsunderstöd är en mångfasetterad funktion. I sin enklaste form utövas funktionen genom att, under optimala betingelser över land, genomföra transport av sittande passagerare, eller materiel, mellan två landningsplatser. En sådan uppgift kan lösas av samtliga Försvarmaktens helikoptertyper. I sin mest komplexa utövning rymmer funktionen uppgifter som att, under

---

<sup>9</sup> Med hjälp av eget ledningssystem och egna sensorer.

<sup>10</sup> Med hjälp av eget ledningssystem och egna sensorer.

extremt dåliga väderförhållanden, genomföra en massevakivering av nödställda under stark tidspress.

Till sin natur kan insatser inom ramen för helikopterräddningsunderstöd inte planeras. Funktionen utövas genom att först uppnå och vidmakthålla en tillräcklig nivå av förmåga, och därefter upprätthålla beredskap för att lösa uppkomna räddningsuppdrag, med hjälp av denna förmåga.

Det som normalt gränssätter den volym räddningsberedskap som en helikopterenhet kan upprätthålla är inte förmågan att utveckla tillräcklig kompetens eller mängden räddningsuppdrag som genomförs. Begränsningen ligger normalt i hur många helikoptrar och/eller besättningar som samtidigt kan hållas i beredskap.

### 5.2.5 Helikoptertransporter

Helikoptertransporter innebär att förflytta personal, förband och och/eller förnödenheter i operativa eller taktiska syften. Transporterna kan vara av många olika karaktärer som exempelvis enskilda transporter (materiel- eller sjuktransporter) liksom omfattande förbandstransporter (luftlandsättning). Uppgiften innefattar även lednings- och transportunderstöd av taktisk chefs ledningsplats med hjälp av helikopter där helikoptern är utrustad med ledningsoperatörsplats.

För understöd av insats med specialoperationsförband krävs helikopterförband med särskild förmåga.

Uppgiften helikoptertransporter kan delas in i uppgifter rörande specialoperationsunderstöd, personal, trupp och materieltransport och sjuktransport.

### 5.2.6 Ledning av helikopterförbanden

Uppgift ledning av helikopterförbanden omfattar de kompetenser och förmågor<sup>11</sup> som krävs för att leda helikopterinsatser inom ramen för helikopterbataljonens uppgifter. Så långt som möjligt ska helikopterbataljonen metodmässigt ledas på samma sätt såväl vid förbandsproduktion som vid insats.

---

<sup>11</sup> Ledningsorganisation, ledningsmetoder, ledningsteknik och ledningspersonal.

### 5.2.7 Bas- och underhållstjänst

Bas- och underhållstjänsten omfattar all bas- och logistikverksamhet som syftar till att skapa uthållighet hos helikopterförbanden. Funktionen är en förutsättning för att en helikopterenhet ska kunna vara fullt operativ.

Bastjänst är de delar av verksamheten inom ett helikopterförband som inte finns inom underhållstjänsten<sup>12</sup> men som ändå krävs för att förbandet ska kunna lösa sina uppgifter. Bastjänsten ska utvecklas mot att kännetecknas av flexibilitet och möjlighet till rörelse för att uppnå största möjliga handlingsfrihet med förbandet.

Underhållstjänst omfattar förnödenhetsförsörjning och teknisk tjänst. Underhållstjänsten ska utvecklas mot en flexibel organisation med hög grad av rörlighet vilket innebär att kraven på autonoma underhållsenheter inom organisationen kommer att öka. Funktionen ska främst utvecklas genom att befintlig materiel och system utnyttjas och anpassas mot helikoptersystemets behov. Utöver detta ska civil teknik såväl för ledning, genomförande som för uppföljning, anskaffas och utnyttjas.

Funktionen ska kunna lösa sina uppgifter inom Försvarens huvuduppgifter i samverkan med övriga enheter inom myndigheten. För att möjliggöra en snabb och rationell utveckling av basorganisationen eftersträvas att nyttja de redan ingående gemensamma materielsystemen alternativt de som är under framtagande.

Vid internationella insatser är inriktningen att kunna uppträda i multinationella förband. För att undvika de stora kostnader som är förknippade med ett helt igenom nationellt basmaterielsystem eftersträvas internationellt samarbete. I praktiken innebär detta i de flesta fall nyttjande av NATO-termer, definitioner och begrepp samt anpassning av vår basmateriel och system till internationella och gemensam standarder.

Förmågan att understödja övriga delar av Försvarens makten och samhället är beroende av att funktionen utvecklas i takt med övriga funktioner inom helikopterförbanden.

Den fastställda preliminära taktiska, organisatoriska och ekonomiska målsättningen (PTOEM) för helikopterbataljonen beskriver de förutsättningar och den målsättning som för närvarande gäller för helikopterbataljonen.

---

<sup>12</sup> Förnödenhetsförsörjning och teknisk tjänst.

## 5.3 Helikopterenhet

### 5.3.1 Inledning

Helikopterenheten är den organisatoriska enhet som bildas och genomför en insats. Helikopterenheten bedriver den verksamhet som krävs för att lösa uppgifterna inom ramen för en insats. Externa aktörer kan stödja denna verksamhet med tjänster och resurser.

### 5.3.2 Organisation

Insatsförbandet benämns helikopterenhet och indelas i de fyra huvudfunktionerna:

- Ledningsfunktion
- Flygfunktion
- Flygunderhållsfunktion
- Basfunktion

#### *Ledningsfunktionen*

Ledningsfunktionen hanterar helikopterenhetens förbandsledning, insatsplanering och stridsledning.

Ledningsfunktionens uppgifter indelas i de övergripande uppgifterna:

- förbandsledning,
- personalledning,
- underrättelseledning,
- operationsledning,
- logistikledning,
- samverkansledning,
- ledningssystemledning.

#### *Flygfunktionen*

Flygfunktionens uppgifter är ledning av flygtjänst samt planering, genomförande och utvärdering av flyguppdrag. Den ansvarar även för detaljplanering, genomförande och utvärdering av flyguppdrag.

Flygfunktionen inom helikopterenheten innefattar divisionschef samt en eller flera besättningar.

Divisionschef leder flygtjänsten enligt order givna av chefen för helikopterenheten och har flygsäkerhetsansvaret. Ledning av flygtjänst innebär att divisionschefen:

- fördelar personalresurser inför uppdrag,
- tillser att verksamheten bedrivs inom ramen för gällande bestämmelser och instruktioner,<sup>13</sup>
- utarbetar och delger beslut om flygning,
- följer upp den flygande personalens flygtrim,
- genomför kontinuerlig utvärdering av flygtjänsten,

En besättning innefattar besättningskategorierna:

- pilot,
- taktisk officer
- sensorofficer,
- besättningstekniker,
- operatör,
- övrig besättningsmedlem.

Varje besättningskategori kan inneha en eller flera olika roller under genomförandet av ett flyguppdrag såsom uppdragschef, befälhavare och helikopterprickskytt. Specialfall kan dock förekomma. Exempelvis kan en operatör ha sjukvårdsutbildning och även inneha rollen som sjukvårdare.

### *Flygunderhållsfunktionen*

Flygunderhållsfunktionen ansvarar för klargöring, service och reparation av enhetens helikoptrar samt för hantering av helikopterspecifik materiel.

---

<sup>13</sup> Försvarsmaktens flygoperationella manual (FOM).

Flygunderhållsfunktionen indelas i delfunktionerna:

- flygunderhållsledning
- klargöring
- materiel
- service
- flygsystemstöd

#### *Basfunktionen*

Basfunktionen ansvarar för helikopterenhetens räddningstjänst, tekniska tjänst, förnödenhetsförsörjning, sjukvård och närskydd. Funktionen omfattar all bas- och logistikverksamhet som syftar till att skapa uthållighet hos helikopterförbanden.

## **5.4 Preliminär förbandsmålsättning (PTOEM)**

### **5.4.1 Inledning**

I detta avsnitt redogörs för bakgrunden till den nu gällande preliminära förbandsmålsättningen för helikopterbataljonen samt de huvuduppgifter och deluppgifter som förbandet ska kunna lösa i olika typinsatser.

### **5.4.2 Bakgrund**

Ett utkast till taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning (UTOEM) för helikopterbataljonen fastställdes den 21 december 2005.

Arbetet med att utveckla den preliminära taktiska, organisatoriska och ekonomiska målsättningen (PTOEM) för helikopterbataljonen påbörjades i januari 2006 och dokumentet fastställdes i december 2009.

I syfte att realiserbarhetspröva de *operativa ramvillkoren* mot de resurser som utgjorde ingångsvärde för utarbetande av UTOEM genomfördes ett omfattande modelleringsarbete för att fastställa dimensionerande typinsatser. Vidare genomfördes simulering och beräkning av tillgänglighet av helikoptrar. Samtidigt utredde och



beräknade helikopterflottiljen antalet besättningskategorier som krävs för att genomföra olika uppgifter och typinsatser.

### 5.4.3 Typinsatser

Helikopterbataljonen är ett typförband som genomgår en planerad genomgripande förändring under perioden fram till 2020.<sup>14</sup> Utvecklingen av insatsförbandet helikopterbataljonen pågår och ska enligt tidigare planering vara genomförd år 2020. Målsättningen är att helikopterbataljonen ska vara ett insatsförband med både mark- och sjöoperativ förmåga.<sup>15</sup>

I den preliminära förbandsmålsättningen<sup>16</sup> för helikopterbataljonen anges att vid upprättande av taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning för krigsförbandet har en normerande motståndarbeskrivning tidigare varit dimensionerande för förbandets utformning. I förbandsmålsättningen bedöms detta synsätt dock inte vara lika relevant vid upprättande av insatsförband. Istället är de typer av insatser förbandet ska medverka i som är styrande för förbandets utformning. Dagens och morgondagens insatser ska kunna genomföras inom hela konfliktskalan, såväl nationellt som internationellt. Insatser ska – beroende av insatsens art och omfattning – kunna göras med behovssammansatta delar av förbandet. Förbandet ska med taktiska enheter kunna uppträda såväl självständigt som ingå i en annan förbandsenhet och efter kort förberedelsetid kunna sättas in i en insats. Insatsenhetens storlek och sammansättning ska också kunna variera över tiden.

På motsvarande sätt har grundorganisationens storlek och sammansättning varierat. Det har således funnits en interaktion mellan insatsorganisationen (IO) och grundorganisationen. Detta har även medfört att i den nya insatsorganisationen har gränserna mellan denna och grundorganisation överlappat varandra.

Målsättningsarbetet utgår nu från insatserna och hur dessa dimensionerar huvudfunktionerna inom helikoptersystemet, vilket i sin tur blir dimensionerande för helikopterbataljonens utformning (figur 5.1).

---

<sup>14</sup> Tidigare bestod helikopterförbandet av ett stort antal krigsförband inom alla tre försvarsgrenarna. Från 2000 till 2004 omorganiserades verksamheten till att omfatta två försvarsgrensberoende helikopterbataljoner. Dessa är satta som ramförband från 2005.

<sup>15</sup> Insatsförbandet helikopterbataljonen benämns även i den preliminära förbandsmålsättningen som Insatsorganisation Helikopter (IO HKP).

<sup>16</sup> Preliminär Taktisk Organisatorisk Ekonomisk Målsättning för insatsorganisation helikopter, HKV beteckning 01 630:76607, 2008-12-10.

Figur 5.1 Dimensionering från insats till insatsförbandet helikopterbataljon



Källa: Försvarsmakten.

### Operativa ramvillkor

De viktigaste dimensionerande parametrarna vid utformningen av helikopterbataljonen är operativa ramvillkor, ekonomiska realiteter samt arvet i form av personal, materiel och tidigare fattade beslut.

De operativa ramvillkoren inom vilket förbandet ska verka är dimensionerande för helikopterbataljonen. De anger vad förbandet ska kunna användas för, vilket anges i form av ett så kallat *utfallsrum* inom vilket helikopterbataljonen ska kunna verka. Insatsförbandets utfallsrum är större och mer komplex än vad som gällde tidigare. Faktorer som tidigare var väl kända, stabila och statiska över så gott som hela förbandets livslängd och som kunde ligga till grund för förbandets dimensionering är i dag att betrakta som dynamiska storheter. Detta gäller faktorer såsom hotbild, beredskap, uthållighet, ledningsförhållanden, miljö, med mera.

Helikopterbataljonen är målsatt med utgångspunkt i de övergripande kraven på *operativ förmåga* och kraven på ett antal *operativa delförmågor*.

Typinsatserna utgör de *operativa* kraven och grund för dimensionering, planering och produktion av helikopterbataljonen. Det är dock inte praktiskt möjligt att definiera alla typer av insatser som kan förekomma, vilket medför att ett mindre antal representativa och dimensionerande insatser så kallade typinsatser har tagits fram. Syftet med att formulera typinsatser är att sätta insatserna i centrum och därmed vara dimensionerande för helikopterbataljonen.

Typinsatserna utgör samtidigt adekvata kravställare på ingående funktioner i helikopterbataljonen. Helikopterbataljonen ska innehålla en sådan grad av flexibilitet att resurserna utgående från vald typinsats kan anpassas till aktuellt behov vid specifik insats. I

förbandsmålsättningen anges att helikopterbataljonen ska utvecklas mot sex typinsatser.<sup>17</sup>

#### *Typinsats 2 (territoriell integritet)*

I typinsats 2 ska helikopterbataljonen kunna avdela helikopterenhet för att stödja mark-, luft- och sjöstridskrafter vid hävdande av territoriell integritet. Helikopterenheten ska kunna ingå i, och samverka med, andra insatsförband i en sjöstridsstyrka längs den svenska kustlinjen. Vidare ska helikopterenheten samtidigt kunna understödja andra insatsförband med Combat Recovery<sup>18</sup> i två riktningar såväl nationellt som i vårt närområde. Dessutom ska understöd till markstridsförband kunna ges.

Insatsen ska med såväl medeltunga som lätta helikoptrar och kunna påbörjas omgående med tillgängliga resurser. Full effekt ska kunna erhållas inom ett år. Insatsen ska fullföljas med en uthållighet av [-] dygn. Forward Arming and Refueling Point (FARP)<sup>19</sup> ska upprättas med en uthållighet om [-] dygn. Typinsatsen är dimensionerad för sju medeltunga och tre lätta helikoptrar samt har en personalstyrka på omkring 300 personer.

#### *Typinsats 3 (internationell sjöstyrkeinsats)*

I typinsats 3 ska helikopterbataljonen kunna avdela helikopterenhet för att understödja sjöstridsstyrka vid internationella insatser. Helikopterenheten, eller delar av den, ska tillfälligt kunna baseras ombord på svenskt eller annan nations fartyg. Styrkan ska ha [-] dagars beredskap med en uthållighet på [-] månader, där del av styrkan ska kunna verka [-] timmar. Insatsen stöds med två medeltunga och två lätta helikoptrar. Styrkan har en personalstyrka på omkring 60 personer.

---

<sup>17</sup> Tidigare typinsats 1 har utgått.

<sup>18</sup> Evakuering av militär, eller civil, personal från insatsområde.

<sup>19</sup> Framskjutet fältmässigt baserings- och stödförband.

*Typinsats 4 (specialförbandsinsats)*

I typinsats 4 ska helikopterbataljonen kunna avdela en helikopter-enhet för att understödja specialförband vid nationella och internationella insatser. Helikopterenheten ska innehålla en mycket hög grad av rörlighet och hög skyddsnivå. Helikopterenheten ska ha förmåga att verka samgrupperat med andra enheter.<sup>20</sup>

*Typinsats 5 (internationell snabbinsats)*

I typinsats 5 ska helikopterbataljonen kunna avdela helikopterenhet för att kunna stödja en snabbinsatsstyrka inom ramen för internationella insatser. Typinsatsen innebär att en helikopterenhet ingår som en integrerad del i en snabbinsatsstyrka vid en internationell insats. Graden av befintlig militär infrastruktur att erhålla stöd från, utöver vad som ingår i snabbinsatsstyrkan, är i det närmaste obefintlig, varför höga krav ställs på helikopterförbandets basdelar att kunna verka autonomt. Insatsen stöds med åtta medeltunga och åtta lätta helikoptrar. Styrkan har en personalstyrka på omkring 60.

*Typinsats 6 (internationell stabiliseringsinsats)*

I typinsats 6 ska helikopterbataljonen kunna avdela helikopterenhet för att utgöra en operativ stödresurs vid internationella insatser. Viss militär infrastruktur har etablerats i området. Helikopterenheten ska ha en hög grad av förmåga till autonomt uppträdande. Detta innebär att förmåga till skydd och bevakning av egna grupperingsplatsen och ansvar för egen förnödenhetsförsörjning omhändertas av flygbasbataljon.

Insatsen stöds med åtta medeltunga och åtta lätta helikoptrar. Styrkan har en personalstyrka på omkring 430 personer.

---

<sup>20</sup> Till exempel Special Operations Task Group (SOTG). Helikopterenheten ska även ha förmåga att verka skilt från SOTG och kunna avdela ledningsresurser och FARP till SOTG för att under begränsad tid kunna verka från SOTG gruppering.

*Typinsats 7 (internationell fredsbevarande insats)*

I typinsats 7 ska helikopterbataljonen kunna avdela helikopterenhet för att utgöra en operativ stödresurs under en internationell insats, syftande till återuppbyggnad av nationen efter en stabiliseringsoperation. Omfattande militär infrastruktur anats finnas etablerad i området. Läget i området är stabiliserat, men hotnivån kan variera. Insatsen är långvarig vilket kräver rotation av förbandet. Insatsen stöds med lätta eller medeltunga helikoptrar. Styrkan har en personalstyrka på omkring 45 alternativt 55 personer.

*Helikopterbataljonens dimensionering*

Helikopterbataljonen är enligt förbandsmålsättningen dimensionerad för att kunna genomföra samtliga typinsatser *var för sig* samt genomföra *typinsatserna 2, 4 och 5 samtidigt*, dock kan den insats som startar sist ges en lägre ambitionsnivå. Vidare anges att typinsats 2 ska kunna påbörjas omedelbart efter order, typinsats 4 ska kunna genomföras med en insats per år och typinsats 5 med en insats var tredje år.

**5.4.4 Huvuduppgifter och deluppgifter**

I förbandsmålsättningen för helikopterbataljonen anges att bataljonen ska kunna lösa ett antal närmare angivna *huvuduppgifter*. Varje huvuduppgift består av ett antal *deluppgifter*.

Huvuduppgifterna ingår i de olika typinsatserna och en typinsats kan inkludera en eller flera av de beskrivna huvuduppgifterna och deluppgifterna, se nedanstående tabell.

**Tabell 5.1 Helikopterbataljonens huvuduppgifter och deluppgifter kopplat till respektive typinsats**

Huvuduppgift	Deluppgift	Typinsats					
		2	3	4	5	6	7
Ytmålsstrid (YMS)	Understödjande vapeninsats mot ytmål	X	X				
Undervattensstrid (AWS)	Undervattensmålsspaning Vapeninsats mot undervattensmål	X	X				
Övervaknings- och underrättelseinhämtning	Ytövervakning Punktmålsövervakning Rekognosering Sjötrafikkontroll Eldledning Utgöra ledningsplattform	X	X	X	X	X	X
Markmålsbekämpning	Vapeninsats mot yt- och punktmål Eskort av mark- och marinförband		X	X	X	X	
Taktisk transport	Transport av trupp/materiel inkluderande CASEVAC	X	X	X	X	X	X
Specialförbandsunderstöd	Understöd av specialförband			X			
Combat Recovery	Undsättning av personal i hotmiljö	X	X	X	X	X	X
MEDEVAC	Transport av skadade med möjlighet till kvalificerad vård ombord på helikopter	X	X	X	X	X	X

Källa: Försvarmakten.

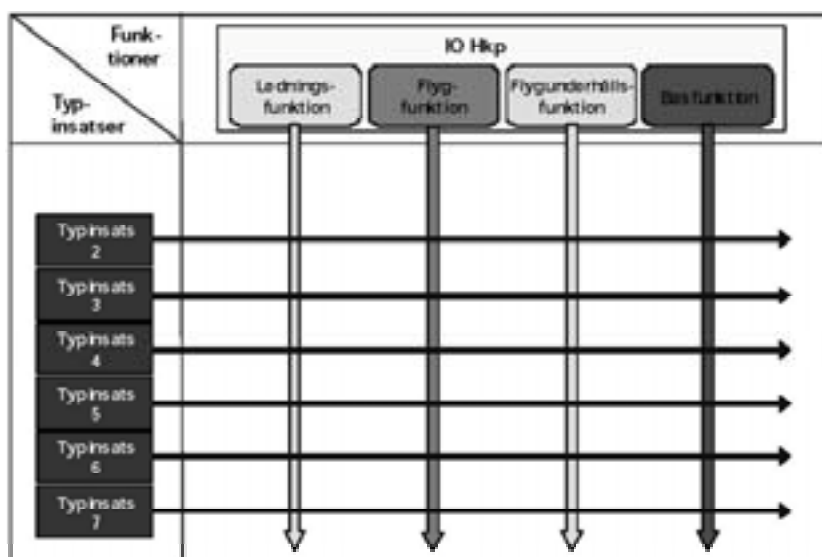
#### 5.4.5 Funktioner

Helikopterbataljonens verksamhet består av fyra huvudfunktioner:

- ledningsfunktion,
- flygfunktion,
- flygunderhållsfunktion,
- basfunktion.

Dessa funktioner konstituerar tillsammans helikopterbataljonen. Av typinsatserna framgår ingångsvärden, behov och krav som ligger till grund för dimensionering av respektive huvudfunktion (figur 5.2).

Figur 5.2 Typinsatser och huvudfunktioner



Källa: Försvarsmakten.

Vid dimensionering av funktioner för en viss insats är förbandets uppgifter/kravställning tillsammans med förutsättningar i övrigt avgörande för hur många helikoptrar som ska ingå i insatsen. Avgörande för dimensioneringen blir kraven på vilken grad av autonomitet den taktiska helikopterenheten ska innehålla, det stöd förbandet kan erhålla i operationsområdet och helikopterenhetens plats i ett större sammanhang.

Styrande för vilka krav som ställs på angivna huvudfunktioner är bland annat:

- uppgifter,
- hotbild,
- tillgänglighet,
- uthållighet,
- beredskap,
- materiel,
- personal,
- rörlighet,
- verkan,
- skydd, m.m.

### *Flerfunktionsförmåga*

För att uppfylla operativa och taktiska krav med de begränsade resurser som står till buds utvecklar helikopterbataljonen en så kallad flerfunktionsförmåga. De *dimensionerande* komponenterna för att uppnå denna förmåga är helikopterplattformarna och besättningar, framförallt flygförare, då övriga besättningsmedlemmar kan variera beroende på uppdrag. Detta innebär bl.a. att helikopterplattformarna ska utvecklas mot flerfunktionsförmåga med kapacitet att bära alla typer av funktionsmoduler som är aktuella för respektive plattform.

Strävan är att besättningarna, främst flygförare, ska utveckla denna så att grundläggande förmåga i samtliga huvuduppgifter erhålls och all personal som utbildas på de nya systemen ska vara villiga att genomföra internationell tjänst.

#### **5.4.6 Resursorganisation**

Det är inte endast de operativa kraven som styr dimensioneringen av helikopterbataljonen. Vid utformningen av den preliminära förbandsmålsättningen har hänsyn tagits även till gällande produktionsförutsättningar. Generellt gäller att de typinsatser som är framgenererade och som utgör grund för dimensionering av helikopterbataljonen ligger inom ramen för fattade beslut samt beslutsinriktningar avseende helikopterorganisationens utformning.

Utgående från typinsatserna dimensioneras helikopterbataljonens funktioner och samlade resursbehov. Syftet är att undvika suboptimering av vissa funktioner på bekostnad av andra, vilket ger den mest kostnadseffektiva uppbyggnaden av förbandet.

Helikopterbataljonen utgör den resursorganisation ur vilken helikopterenheter avdelas till typinsatserna. Av typinsatserna framgår de taktiska krav som ställs på respektive helikopterenhet och ingående funktioner vid de olika typinsatserna. Helikopterenheterna utgör således de taktiska enheter mot vilka de olika operativa och taktiska kraven ställs. Helikopterenheten betraktas som den verksamhet (personal, organisation, metoder och teknik) som krävs för att lösa uppgifterna inom ramen för en insats.

Helikopterbataljonen ska kunna avdela resurser för att genomföra graderad insats, från insats med större helikopterenhet till



insats med enskild helikopter. Helikopterbataljonen ska kunna verka i flera riktningar parallellt med behovsammansatta helikopterenheter, vilket bl.a. ställer krav på modularitet. Helikopterbataljonen ska också kunna hantera insatsförbandets samtliga skeden, insats – återhämtning – utbildning – vidmakthållande, med i huvudsak egna resurser och bibehållna ledningsförhållanden. Förbandet ska kunna verka från flottiljflygplats, civil flygplats/bas eller tillfällig bas (T-bas).

## 6 Förutsättningar för att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten

### **Militärhelikopterutredningens bedömning:**

- Försvarsmaktens helikopterbataljon har för närvarande och för de närmaste åren allvarliga brister i hela dess förmågebredd.
- Med utgångspunkt i statsmakternas krav och det långsiktiga behovet bör därför den medeltunga helikopterkapaciteten förstärkas.
- Utredningen analyserar möjliga utvecklingsalternativ och därefter tre olika ambitionsnivåer för hur den medeltunga helikopterkapaciteten kan förstärkas.
- Utredningen bedömer att ett helt nytt medeltungt helikoptersystem kan ge operativ effekt tidigast 2013, under förutsättning att ett helhetsåtagande kan erhållas och att relevant upphandlingsform kan tillämpas.
- Utredningen bedömer att ett modifierat och utvecklat helikoptersystem 10 med fem nya helikoptrar kan ge operativ effekt tidigast 2015.
- Utredningen bedömer att ett modifierat helikoptersystem 10 kan ge operativ effekt tidigast 2015, dock möter helikoptersystemet inte kravet på att kontinuerligt kunna stödja internationella insatser med en helikopterenhet.
- Utredningen bedömer att övriga alternativ inte möter angivna krav på tillgänglighet och operativ effekt.
- Utredningen bedömer att en anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem kräver investeringar i Försvarsmaktens infrastruktur och att ytterligare personella resurser tillförs helikopterverksamheten hos berörda myndigheter, särskilt inom flygunderhållsfunktionen.

## 6.1 Inledning

Militärhelikopterutredningen ska enligt direktiven till utredningen beskriva och analysera *förutsättningar* för att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten i olika ambitionsnivåer. Inledningsvis anges i detta kapitel några generella utgångspunkter för det fortsatta arbetet i denna del. Därefter redogörs för de olika förutsättningar som utredningen bedömer kan påverka förutsättningarna att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten. En förstärkning av denna kapacitet kan uppnås genom att antingen utveckla eller komplettera ett befintligt helikoptersystem eller genom att anskaffa ett nytt medeltung helikoptersystem. Utredningen redogör först för förutsättningarna att vidmakthålla och utveckla helikoptersystem 4 respektive 10 samt utveckla helikoptersystem 14. Därefter redogörs för förutsättningar att anskaffa ett nytt medeltung helikoptersystem. Redogörelsen bygger i allt väsentligt på skriftliga underlag som Försvarmakten, med stöd av Försvarets materielverk, lämnat till Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) och skriftligt underlag som Försvarets materielverk lämnat till utredningen.

## 6.2 Utgångspunkter, m.m.

Som framgår av kapitel 3 anger regeringen att helikopterbataljonens framtida medeltunga helikopterkapacitet ska baseras på helikoptersystem 14. Utredningen utgår i den fortsatta analysen från angivna förhållande.

En annan utgångspunkt är frågan om statusen på flygsäkerheten i helikopterverksamheten och dess påverkan på förutsättningar att utöka verksamheten med ytterligare medeltung helikopterkapacitet.

### 6.2.1 Försvarmaktens utredningar, m.m.

Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) har vid olika tillfällen anmodat Försvarmakten att beskriva hur myndighetens medeltunga helikopterförmåga kan öka. Nedan lämnas en översiktlig redogörelse över skriftväxlingen i denna fråga mellan Regeringskansliet och Försvarmakten.

*Regeringskansliet* (Försvarsdepartementet) anmodade den 25 november 2009 Försvarmakten att, i samråd med Försvarets materielverk, redovisa hur en förstärkning av förmågan till insatser med helikoptrar kan ske för nu pågående och planerade insatser.<sup>1</sup>

*Försvarmakten* redovisade den 18 december 2009 svar på anmodan avseende förstärkt helikopterkapacitet för pågående och planerade insatser.<sup>2</sup> I svaret lämnade myndigheten bl.a. rekommendationer avseende planering för helikopter 10B samt olika alternativ för förmåga från 2013. I underlaget lämnades även en bedömning av hur många helikoptrar som krävs för att bedriva insats över tiden för att uppfylla insats-, utbildnings- och underhållskrav. Vidare angav myndigheten tidsförhållanden för förmågeuppbyggnad med helikoptersystem 14 samt lämnade förslag på fortsatt hantering av helikoptersystemet.

*Försvarmakten* redovisade den 26 januari 2010 en fördjupad analys av ett av alternativen som tidigare studerats i underlaget från i december 2009 för att förstärka helikopterkapaciteten från 2013.<sup>3</sup>

*Regeringskansliet* (Försvarsdepartementet) anmodade åter Försvarmakten den 15 februari 2010 att, i samråd med Försvarets materielverk, i budgetunderlaget för budgetåret 2011 komplettera sina tidigare redovisningar avseende åtgärder för en förstärkt helikopterförmåga på medellång till lång sikt.<sup>4</sup>

*Försvarmakten* redovisade den 1 mars 2010 i budgetunderlaget för 2011 sitt svar på anmodan att komplettera tidigare redovisning avseende åtgärder för en förstärkt helikopterförmåga.<sup>5</sup>

Regeringen begärde den 8 april 2010 i tilläggsbudgeten för 2010 om riksdagens bemyndigande att under 2010 besluta om anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem.<sup>6</sup> Av skälen för regeringens förslag framgår bl.a. att:

I enlighet med vad som anfördes i budgetpropositionen för 2010 anser regeringen att helikopterförbandens förmåga att understödja arméstridskrafter och marina stridskrafter med helikopterenheter är av stor betydelse för Försvarmaktens användbarhet (prop. 2009/10:1 utg.omr. 6). Vidare anser regeringen att förmågan att uthålligt över en

---

<sup>1</sup> Anmodan den 25 november 2009, Fö2009/2334/MIL.

<sup>2</sup> Försvarmaktens svar på anmodan den 18 december 2009 avseende förstärkt helikopterkapacitet för pågående och planerade insatser, FM HKV H/S 23 320:81967.

<sup>3</sup> Försvarmaktens underlag den 26 januari 2010 avseende [-], FM HKV H/S 23 320:80200.

<sup>4</sup> Anmodan den 15 februari 2010, Fö2009/2334/MIL.

<sup>5</sup> Försvarmaktens budgetunderlag för 2011 med särskilda redovisningar (bilaga 2), FM HKV H/S 23 383:80201.

<sup>6</sup> Regeringens proposition 2009/10:99 Vårtilläggsbudget för 2010, 2010-04-08.

längre tid stödja pågående insatser med en helikopterenhet är av stor betydelse.

Regeringen har vidtagit åtgärder för att öka tillgången till medeltung helikopterkapacitet i Afghanistan fram till och med andra kvartalet 2013. Därefter uppstår en brist i Försvarets tillgång till medeltunga helikoptrar till följd av förseningar i leveransen av helikoptersystem 14. Därtill bedömer regeringen att behovet av medeltunga helikoptrar är större än den hittills planerade nivån, på kort såväl som på lång sikt.

---  
För att finansiera ett framtida beslut om anskaffning av ett nytt helikoptersystem samt drift, utbildning m.m., med en rimlig säkerhetsmarginal, bedömer regeringen att ett utrymme uppgående till ca 4 700 000 000 kronor skulle behöva frigöras inom Försvarets nuvarande investeringsplan.

*Försvaret* lämnade i kompletterande budgetunderlag den 21 maj 2010 ytterligare underlag för hur en förstärkt helikopterförmåga kan uppnås.<sup>7</sup>

### 6.2.2 Försvarets materielverks underlag

Militärhelikopterutredningen har efter att ha tagit del av regeringens ställningstaganden såsom det kommer till uttryck i budgetpropositionen för 2010 och propositionen med tilläggsbudget under våren 2011 samt myndigheternas samlade underlag till regeringen för egen del funnit skäl att komplettera lämnade underlag med ytterligare beskrivning och analys av förutsättningarna att ur ett materiellt perspektiv kunna förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten.

Militärhelikopterutredningen har därför begärt att Försvarets materielverk i skriftligt underlag besvarar följande frågeställningar:

Beskriv utifrån materiella utgångspunkter vilka materiella, organisatoriska, ekonomiska och andra förutsättningar som föreligger och vilka åtgärder som krävs för att förstärka Försvarets medeltunga helikopterförmåga vad avser:

- A. Vidmakthållande och modifiering av helikoptersystem 4
- B. Modifiering och utveckling av helikoptersystem 10
- C. Anskaffning av fler helikoptrar i helikoptersystem 14
- D. Anskaffning/upphandling av nytt medeltungt helikoptersystem

---

<sup>7</sup> Försvarets komplettering till budgetunderlag för 2011 kolla? FM HKV 23 383:81172.

Redogörelsen bör utöver det ovan angivna även omfatta en beskrivning av anskaffnings/upphandlingsformen i olika alternativ och bedömda tidsramar samt uppskattad livscykelkostnad.

*Försvarets materielverk* lämnade den 17 maj 2010 det begärda skriftliga underlaget. Myndigheten anger i underlaget till utredningen att vad som anges i ovan angivna anmodan och proposition om tilläggsbudget samt analyser och rekommendationer från Försvarsmakten utgör bakgrunden till hur myndigheten uppfattar att den bör beskriva och bedöma de materiella förutsättningar som bedöms föreligga för att förstärka Försvarsmaktens medeltunga helikopterförmåga.

### 6.2.3 Behovet av kravställning

Erfarenheterna från tidigare genomförda anskaffningar och modifieringar av helikoptersystem visar att kravställningen är av fundamental betydelse för ett genomförande av en förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten. För att kunna redovisa möjligheterna från materiella utgångspunkter att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten krävs att kravställningen är känd.

Militärhelikopterutredningen kan, i likhet med Försvarets materielverk, konstatera att Försvarsmaktens fastställda kravställning för en förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten saknas, bl.a. vad avser planerad långsiktig användning, förmågekrav, tidsförhållanden för förmågeuppbyggnad, krav på tillgänglighet, kapacitets- och antalsfrågan samt teknisk kravställning. Utredningen erfar att Försvarsmakten nu påbörjat ett sådant arbete.

*Försvarets materielverk* framhåller att myndigheten utgår från följande antaganden för att kunna redogöra för materiella förutsättningar för en förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten:

- att den medeltunga helikopterkapacitet som efterfrågas i första hand avser en helikopter som möjliggör en internationell insats i markoperativ roll i en förhöjd hotmiljö,<sup>8</sup>
- att den förmåga som efterfrågas i andra hand är medeltung helikopterkapacitet i markoperativ roll för nationellt bruk,

---

<sup>8</sup> Försvarets materielverk konstaterar att myndigheten och Försvarsmakten i dag har begränsade kunskaper och erfarenhet av vad som krävs materiellt för att verka med ett helikoptersystem i en insats med förhöjd hotmiljö.

- att frågan om uppbyggnad av ubåtsjaktkapacitet baserad på medeltung helikopter är underordnad ovanstående två för-  
mågor,
- de materiella åtgärder som vidtas för att förstärka medeltung  
helikopterkapacitet ska stödja en sådan ökad förmåga från och  
med andra halvåret 2013 och samtidigt utgöra en lösning i ett  
långsiktigt perspektiv,
- att den medeltunga helikopterkapaciteten främst avser personal  
och materieltransporter samt möjlighet till omhändertagande av  
skadade,
- att teknisk kravställning som hittills varit vägledande inte  
behöver vara tillämplig vid en ökning av den medeltunga heli-  
kopterkapaciteten, utan att en inskränkning av tekniska krav till  
vad som är möjligt att anskaffa med måttlig samlad projektrisk  
kan övervägas,
- den tekniska kravställningen på konfigurationer som hittills har  
varit vägledande för pågående anskaffningar och modifieringar  
gäller,
- att den medeltunga helikopterkapaciteten inte avser stridsheli-  
koptrar eller attackhelikoptrar,
- att upphandling av civila helikoptertjänster inte har bedömts  
vara ett ändamålsenligt sätt att lösa Försvarens behov av  
medeltung helikopterkapacitet.

Militärhelikopterutredningen delar Försvarets materielverks ovan  
angivna bedömning och utgår i det fortsatta arbetet i denna del från  
angivna utgångspunkter.

Militärhelikopterutredningen redogör i delbetänkandet för  
Försvarens olika helikoptersystem.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Se kapitel 5 i delbetänkandet.

## 6.3 Helikoptersystem 4

### 6.3.1 Inledning

Helikoptersystem 4 är sedan tidigare beslut föremål för avveckling. Genom regeringens beslut har vidare åtgärder för avvecklingen stoppats tills vidare.

Militärhelikopterutredningen föreslår i delbetänkandet att helikoptersystemet avvecklas enligt plan (se bilaga 5).

### 6.3.2 Nuvarande status

Militärhelikopterutredningen redogör i delbetänkandet närmare för helikoptersystem 4, bl.a. vad avser uppdragstyper, prestanda, utrustning, materielstatus, m.m.

### 6.3.3 Behov av modifiering

*Försvarets materielverk* anger att myndigheten tidigare har beskrivit och analyserat de materiella förutsättningarna för ett återinförande av helikoptersystem 4 och att myndigheten har överlämnat sin bedömning i denna fråga till Försvarsmakten den 12 februari 2010.<sup>10</sup>

*Försvarets materielverk* bedömer alltjämt att modifiering och driftsättning av helikoptersystemet i syfte att möjliggöra internationella insatser i förhöjd hotmiljö är realiserbart ur ett materiellt perspektiv. Antalet helikoptrar som kan driftsättas begränsas dock av helikoptrarnas luftvärdighetsstatus, vilket gör att beroende av vilken uppgift som ska lösas kan antalet helikoptrar vara för litet. Att genomföra modifiering och driftsättning bedöms alltjämt vara förenat med stora risker och stora kostnader.<sup>11</sup> Myndigheten påpekar dessutom att för det fall en modifiering och fortsatt drift av helikoptersystemet ska genomföras krävs dessutom att Försvarsmaktens flygsäkerhetsinspektör beviljar ett fortsatt avsteg från reglerna för militär luftfart avseende bl.a. militärt typcertifikat och militärt systemintyg.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> FMV bedömning av den materiella förutsättningen för insats av HKP 4-systemet den 12 februari 2010, 10FMV16-4:1.

<sup>11</sup> Försvarets materielverk framhåller att analysen av det angivna grundas bland annat på erfarenheter av modifieringar av helikopter 10 samt flygplan AJ 37, JA 37 och TP 84.

<sup>12</sup> Se kapitel 7.



*Försvarets materielverk* påpekar att ett utökat antal helikoptrar utöver de åtta tidigare angivna kräver ett särskilt analysarbete. En modifiering av ytterligare två helikoptrar kan dock påbörjas tidigast när de åtta första har erhållit full luftvärdighet. Myndigheten anger att driftsättning av tio helikoptrar är praktiskt möjligt men att en driftsättning av ytterligare fyra, dvs. sammanlagt 14 helikoptrar mer är en ”teoretisk” möjlighet.

#### 6.3.4 Personal

*Försvarsmakten* anger att befintliga personalramar i allt väsentligt täcker behoven för tre helikoptersystem. Eventuella mindre personalökningar kan komma att krävas för att bemanna materiel-systemkontor och materielsystemansvariga. Att försörja helikoptersystemet med personal över tiden bedöms dock vara en kritisk faktor, bl.a. måste hänsyn tas till redan ställda uppgifter i helikopter bataljonens planering. Genom att sänka ambitionen med helikoptersystem 15 kan besättningar överföras från det systemet till helikoptersystem 4.

*Försvarsmakten* framhåller att planerad rekrytering måste infrias och att ett mindre behov av ytterligare rekrytering kan på sikt förutspås. På kort sikt då helikoptersystem 4 driftsätts samtidigt som helikoptersystem 10 genomför insats kan det ökade personalbehovet innebära att ambitionen på införandet av helikoptersystem 14 momentant behöver nedgå innan det senare helikoptersystemet har utvecklats. På längre sikt bedöms uppbyggnaden av helikoptersystem 4 och helikoptersystem 14 sammanfalla i ett nära tidsperspektiv vilket gör det svårt att bedöma vilket system en kraftsamling bör ske mot. Med nuvarande uppgifter och organisation ställs särskilda krav – inte minst med tanke på de osäkerheter som både helikoptersystem 4 och 14 är behäftade med – på personalplaneringen inom helikopterflottillen och övriga berörda organisationsenheter.

*Försvarsmakten* bedömer att följande åtgärder måste vidtas i detta alternativ för att hantera det angivna problemområdet:

- resursfördelningen mellan helikoptersystem 4 och 14 bör säkerställas så att båda systemen kan utvecklas samtidigt,

- flygtiden mellan helikoptersystemen bör omfördelas utgående från antalet operativa besättningar på respektive helikoptersystem,<sup>13</sup>
- helikoptersystem 10 bör avvecklas efter genomförd insats 2013,
- ambitionen avseende insatser med helikoptersystem 15 bör minska efter genomförda planerade insatser till förmån för helikoptersystem 4 och helikoptersystem 14,<sup>14</sup>
- möjligheten att omfördela personal inom flygstridskrafterna för att täcka behovet av främst tekniker bör ytterligare analyseras.

### 6.3.5 Utbildning

*Försvarsmakten* anger att utbildningsbehovet är stort när ett nästan helt avvecklat system åter driftsätts. Helikoptersystemet är så pass "avvecklat" så att det i dessa sammanhang räknas som nytt system. För att så tidigt som möjligt erhålla tillräcklig operativ förmåga för insats bör utbildning av flygförare ske med stöd av extern leverantör. Utbildning av flygunderhållspersonal måste analyseras djupare men antas inte kunna genomföras av extern leverantör. Förmåga att kunna genomföra utbildning i Sverige för flygförare kommer på sikt att behöva byggas upp. Denna kompetens finns redan i myndigheten men arbetar i dag med andra uppgifter på geografiskt spridda platser.

Försvarsmakten anger följande åtgärder för att hantera problemområdet:

- en analys behöver genomföras av behovet av utbildning utöver typinflygning och hur denna ska genomföras,
- en analys behöver genomföras av tillgången på redan utbildad personal och vilka konsekvenser nu liggande verksamhet får om denna personal omfördelas för utbildning,

---

<sup>13</sup> En effekt av detta är att den relativt sett kostnadsdrivande flygtiden på helikopter 14 nedgår till förmån för helikopter 4 och helikopter 15. En omfördelning av flygtid kommer dessutom att bättre motsvara kraven på operativ förmåga kopplat till antalet helikopterindivider per system.

<sup>14</sup> Detta medför dessutom att värdefull och kostnadseffektiv flygtid för besättningsars grundläggande flygslagsutbildning och vidmakthållande frigörs.

- en analys behöver genomföras av möjligheterna att på medellång och lång sikt genomföra delar av den grundläggande utbildningen för besättningar genom extern leverantör,
- en analys behöver genomföras av möjligheterna till att återuppbygga den tekniska utbildningen på helikoptersystemet,
- resurserna mellan helikoptersystem 4 och 14 bör fördelas så att en tillräcklig handlingsfrihet uppnås för att kunna prioritera resurserna mot det system som uppnår operativ effekt tidigast.

### 6.3.6 Drift

*Försvarsmakten* framhåller att för att erhålla optimal utbildning och uppbyggnad av helikoptersystemet bör redan modifierade helikoptrar driftsättas tidigt. Därefter bör övriga helikoptrar modifieras enligt den föreslagna modifieringsplanen. Planering och genomförande av modifieringarna förutsätter ett nära samarbete mellan myndigheter, Försvarets materielverk och industrin.

*Försvarets materielverk* bedömer att rent tekniskt kan åtta helikoptrar – i avvaktan på modifiering – *driftsättas* i nuvarande konfiguration inom tio-tolv månader. Myndigheten bedömer att dessa åtta helikopterindivider kan modifieras och driftsättas med säkerställd tillgänglighet. Den första helikoptern kan levereras tidigast efter drygt tre år. Därefter kan en helikopter levereras per månad. Det innebär att leveransplanen för leverans av åtta helikoptrar till *Försvarsmakten* omfattar cirka fyra år.<sup>15</sup> Myndigheten bedömer att det kommer att föreligga stora projektrisker, främst vad avser installation av varnar- och motmedelsystem, IR-supressorer och partikelfilter. Leveranser av modifierade helikoptrar bedöms därför kunna ske tidigast 2014.

### 6.3.7 Flygtidsproduktion

*Försvarsmakten* bedömer att flygtidsuttaget per helikopter kan uppgå till cirka 275 flygtimmar per helikopter och år. Bedömningen grundas på det faktum att det är fråga om ett äldre helikoptersystem som genomfört och i detta alternativ kommer att genom-

---

<sup>15</sup> För att inte låsa helikoptrar under framtagnings- och modifieringsunderlag tilldelas industrin en helikopter för arbetet med kvalificering och validering. Härigenom säkerställs att utbildning kan genomföras med övriga driftsatta helikoptrar.

föra ytterligare en komplicerad och omfattande modifiering samt att en femtedel av helikoptrarna är bundna till insatsområdet under en långvarig insats.

### 6.3.8 Operativ effekt

*Försvarsmakten* anger att den planerade modifieringen av helikoptersystem 4 bedöms ge operativ effekt under senare delen av 2015 eller i början av 2016. Detta innebär att helikoptersystemet bedöms ge operativ effekt strax före helikoptersystem 14 bedöms ge operativ effekt. Myndigheten påpekar att de osäkerheter som driftsättning av båda helikoptersystemen är behäftade med medför att det föreligger en uppenbar risk att resurser kraftsamlas på fel system. Kraftsamlas resurserna på ett tidigt stadium mot helikoptersystem 4 kan det i ett senare skede visa sig att myndigheten borde ha lagt dessa resurser på det andra systemet.

### 6.3.9 Flygsäkerhet

*Försvarsmakten* påpekar att under de senaste tio åren har inriktningen av helikoptersystem 4 varierat i stor omfattning, allt från avveckling till fortsatt drift. Detta har skapat ett trovärdighetsproblem hos personal inom helikoptersystemet och hos övrig personal inom helikopterflottiljen. Om helikoptersystemet åter ska driftsättas blir en av de viktigaste åtgärderna att skapa en trovärdig långsiktig inriktning för systemet. En driftsättning av helikoptersystemet kommer att innebära en hög belastning på främst personalen inom helikopterflottiljen eftersom tillgänglig personal sedan tidigare har fördelats på andra uppgifter. En återinsättning av helikoptersystemet underlättas samtidigt av att systemet tidigare varit i drift i myndigheten. Dokumentation, processer, avvikelshantering och driftuppföljningssystem har vidmakthållits. Personal som tidigare hanterat systemet finns till viss del kvar inom myndigheten vilket innebär att tidigare vunna erfarenheter och kunskaper kan överföras.

*Försvarsmakten* bedömer att der föreligger ett antal positiva konsekvenser för helikopterflottiljen om helikoptersystemet vidmakthålls. Helikopterflottiljen får bl.a. tillgång till ett en mångsidig och stabilt helikoptersystem för såväl operativ verksamhet som

utbildning och träning. Helikoptersystemet är dessutom efter många års verksamhet inom myndigheten ett beprövat system utan större kända flygsäkerhetsbrister, vilket bedöms initialt underlätta en driftsättning av systemet. Dessutom finns manualer och flyg-operationella profiler sedan tidigare framtaget vilket minskar belastningen under driftsättningen. Vidare finns ackumulerad flygtid i systemet varför utbildning kan påbörjas när drifttillstånd erhållits. Det bedöms vidare finnas goda möjligheter att anskaffa utbildningsstöd. Ett återinsättandet underlättas samtidigt av att både myndigheten och Försvarets materielverk samt industrin har vidmakthållit förmågan att driftsätta systemet.

*Försvarsmakten* påpekar att häremot ska ställas att ett återinsättande av helikoptersystemet medför ytterligare en förändring av nuvarande inriktning med de negativa effekter det medför för helikopterflottiljen. Alternativet medför på kort sikt en risk för obalans mellan uppgifter och resurser. Bland annat måste organisationer för flygunderhåll och tekniskt systemstöd återtas eller återuppbyggas. Nuvarande organisation bedöms inte ha tillräcklig kapacitet för samtidig drift och utveckling av övriga helikoptersystem och avveckling av äldre system. Om tillräckliga resurser inte finns att tillgå för att hantera alla frågor inom tekniskt systemstöd för pågående verksamhet kan flygsäkerheten komma att påverkas negativt. Ett återinsättande av helikoptersystemet måste därför vara en långsiktig åtgärd då konsekvenserna av ytterligare en ominriktning bedöms ha stora negativa konsekvenser för flygsäkerheten inom helikopterverksamheten. Ett återinsättande av helikoptersystemet kommer därför att ställa stora krav på helikopterverksamheten inom myndigheten och Försvarets materielverk. det kommer att krävas en tydlig inriktning för helikoptersystemet för att motivera personalen så att flygsäkerhet och luftvärdighet inte riskeras.

### 6.3.10 Risker

*Försvarsmakten* har analyserat och identifierat risker i genomförandet av detta alternativ. Myndigheten påpekar att bl.a. utgör de snäva tidsförhållanden som råder mellan leverans efter modifiering och förväntad insats en risk. På längre sikt bedöms riskerna vara mindre och de huvudsakliga anledningarna till detta är att myndigheten opererat helikoptersystemet under en lång tid. Manualer och

flygoperationella profiler finns till stor del framtagna och är fastställda. Myndigheten påpekar att införande av helikoptersystemet innebär att flera aktiviteter måste genomföras parallellt. Åtgärder för att minimera risker måste vidtas tidigt och företrädesvis i förebyggande syfte. Nedan angivna åtgärder bör vidtas för att tidigt kunna nå operativ effekt med helikoptersystemet. Åtgärderna innefattar bland annat:

- framtagande av modifieringsplan,
- driftsättning,
- plan för personalförsörjning,
- planering och verifiering av utbildningar,
- förbandsuppbyggnad.

*Försvarsmakten* påpekar att åtgärder med validering, verifiering, m.m. är andra exempel på aktiviteter som är förknippat med risker. Dessa processer är normalt tidskrävande och kräver ett utvecklat samarbete, vilket inte bara gäller åtgärder för modifiering utan även eventuella tillkommande uppdragsutrustningar som levereras.

### 6.3.11 Påverkan på övrig verksamhet

*Försvarsmakten* bedömer att det pågående stödet med teknisk personal till Norge under perioden 2010–2011, stödet till specialförbanden med helikopter 15, den planerade insatsen med helikopter 10B i Afghanistan (ISAF), den planerade insatsen med helikopter 15 till NBG 11 och helikopter 15 till pågående insats ATALANTA inte påverkas om helikoptersystem 4 återinförs. Myndigheten konstaterar samtidigt att en förlängning av det planerade bidraget med medeltung helikopter till Afghanistan (helikopter 10B) inte möjliggörs genom en driftsättning av helikoptersystemet, eftersom det bedöms vara operativt först i slutet av 2015 eller i början av 2016.

*Försvarsmakten* framhåller att prioritering och fördelning av personalresurser ska genomföras på sådant sätt att införandet av och driftsättningen av helikoptersystemet inte påverkar införandet av helikoptersystem 14. Myndigheten bedömer vidare att helikoptersystem 15 inte påverkas då systemet i allt väsentligt redan är infört. Om helikoptersystemet återinförs frigörs flygtid på helikoptersystem 15 för utbildning av nya besättningar, vilket underlättar vidmakthållandet av övriga system. Dessutom kan denna flygtid

användas att vidmakthålla besättningar på de medeltunga systemen vilket frigör flygtid för insats.

*Försvarets materielverk* bedömer att en driftsättning och modifiering av helikoptersystem 4 kommer att få påtagliga konsekvenser för myndighetens pågående och planerade produktion och därmed stöd till Försvarsmaktens förmågeuppbyggnad.

### 6.3.12 Ekonomi

*Försvarsmakten* beräknar att den totala anslagsbelastningen för alternativet att återinsätta helikoptersystem 4 och uppnå operativ effekt uppgår till cirka 1,5 miljarder kronor fördelat på perioden 2011–2020.<sup>16</sup>

## 6.4 Helikoptersystem 10

### 6.4.1 Inledning

Helikoptersystem 10 är ett medeltungt helikoptersystem som i dag är i operativ drift i Försvarsmakten. Helikoptersystemet utgör – enligt hittillsvarande planering – myndighetens medeltunga helikopterkapacitet till dess helikoptersystem 14 är infört.

### 6.4.2 Nuvarande status

Militärhelikopterutredningen redogör i delbetänkandet närmare för helikoptersystem 10, bl.a. vad avser uppdragstyper, prestanda, utrustning, materielstatus, m.m.<sup>17</sup>

Försvarsmakten förfogar i dag över fem helikopter 10A, varav fyra är i luftvärdigt skick, tre helikopter 10B och två helikopter 10D<sup>18</sup>. En helikopter har skador som innebär att den inte är i luftvärdigt skick.

Helikopter 10A har inte genomgått modifiering på senare år och dess avionik behöver därför modifieras om den ska opereras långsiktigt. Helikopter 10B är den version som har modifierats för

---

<sup>16</sup> I försvarsmaktens budgetunderlag för 2011 och materielplan är 500 miljoner inplanerade för helikoptersystemet på anslag 1.3 för perioden 2011-2013.

<sup>17</sup> Se kapitel 5 i delbetänkandet.

<sup>18</sup> Helikopter 10D som saknar uppdragsutrustning för en internationell insats.

att ingå i den nordiska stridsgruppen 2008 (NBG 08) och därefter för att ingå i helikopterenheten i Afghanistan (ISAF) från den 1 april 2011.

## 6.5 Alternativ A

*Försvarsmakten* bedömer att det finns flera olika varianter avseende val av modifieringar och anskaffning av nya helikoptrar inom helikoptersystemet för att nå de operativa kraven. Myndigheten anger att detta alternativ bygger på att samtliga helikoptrar i systemet genomgår modifiering och att ytterligare fem för helikoptersystemet anpassade helikoptrar anskaffas. Det framtida helikoptersystemet kommer därför i detta alternativ att bestå av åtta helikopter 10B och två helikopter 10D samt fem nyanskaffade helikoptrar.

### 6.5.1 Behov av modifiering

*Försvarsmakten* bedömer att det finns goda förutsättningar att ur ett tekniskt perspektiv utöka den operativa förmågan inom helikoptersystemet genom ett modifieringsprogram av tidigare inte modifierade helikoptrar. Ett problem är dock att helikoptersystemet består av ett begränsat antal helikoptrar. Ett modifieringsprogram innebär att helikoptrarna utgår från förbandsproduktion under en period, vilket påverkar tillgängligheten på helikoptrar för insatser.

*Försvarsmakten* framhåller att i den planerade modifieringen ingår återuppbyggnad av den helikopter som tidigare varit utsatt för hård landning på vatten. Fördelen med att nyttja denna helikopter som första helikopter för modifiering är att detta inte påverkar förmågan att producera flygtid och kan ske oberoende av pågående insatser. Denna återuppbyggnad för luftvärdigt skick bör genomföras av ursprungstillverkaren. Det råder i dag dock osäkerhet kring företagets leveranstider. Enligt den planerade modifieringsplanen bör en återuppbyggnad av helikoptern dock ske senast 2013.

*Försvarsmakten* framhåller vidare att enligt den angivna planen bör samtliga helikopter 10A modifieras till version 10B i syfte att



uppnå motsvarande kravställning som nu gäller för modifierade helikopter 10B.

*Försvarsmakten* påpekar att vissa system inte inrymdes i den genomförda modifieringen av helikopter 10B för insatsen i Afghanistan (ISAF). De begränsningar som detta medför med tillhörande risker bedöms dock vara accepterbara. Dessa system kan dock komma att krävas i annan insats.

*Försvarets materielverk* bedömer att den totala tiden för modifiering av fem helikoptrar från det uppdrag ges till slutförd leverans till Försvarsmakten uppgår omkring tre år.<sup>19</sup> Helikopter bataljonens kapacitet bedöms nedgå i större omfattning vid en sammanhållen modifieringsperiod och mindre, men under längre tid, vid en utdragen modifieringsperiod. Myndigheten konstaterar att den nu modifierade helikopter versionen 10B ännu inte är prövad i någon insats, varken nationellt eller internationellt, vilket gör det svårt att bedöma om helikoptertypens design är tillräcklig för att återupprepa på de fem kvarvarande helikoptrarna. Korrigerande åtgärder kan därför behöva vidtas med tillhörande projektrisker.

### 6.5.2 Anskaffning av ytterligare fem helikoptrar

*Försvarsmakten* anger att detta alternativ bygger på att ytterligare fem helikoptrar anskaffas till helikoptersystemet. Myndigheten bedömer att förutsättningarna att inkludera en eventuell ny helikoptertyp inom ramen för materielsystemintyget för helikoptersystem 10 är goda. Myndigheten framhåller att organisatorisk kompetens och resurser finns till del att bygga på från tidigare anskaffning av helikoptrar, dock behöver ytterligare resurser tillföras helikoptersystemet vid anskaffning av ytterligare helikoptrar.

*Försvarets materielverk* anger att om en anskaffning av ytterligare fem helikoptrar sker bedöms leveranstiden – baserat på uppgifter från en potentiell leverantör – uppgå till mellan två år och sex månader och tre år, beroende på konfiguration och krav. Den bedömda leveranstiden påverkas också av om ledig produktionskapacitet finns hos leverantören. Myndigheten påpekar att det är svårt att utan genomförd förhandling och eventuella mellanstatliga

<sup>19</sup> Försvarets materielverk bedömer att tidsåtgången för upphandling till tre månader, tidsåtgång för industrins modifiering till sex månader per helikopter samt tidsåtgången för verifiering och överlämning av en helikopter till två månader. Utöver detta tillkommer tid för beställning av ”long lead item” vilket måste ske ett år månader innan inleverans.

överenskommelser alternativt överenskommelser med privata kunder kunna genomföra en djupare analys och bedömning av leveranstider. Den totala tiden från det uppdrag ges till slutförd leverans till Försvarmakten bedöms dock uppgå till omkring fyra år.

### 6.5.3 Personal

*Försvarmakten* framhåller att befintliga personalramar – på motsvarande sätt som i alternativet med helikoptersystem 4 – i allt väsentligt täcker behoven för tre helikoptersystem. Eventuella mindre personalökningar kan krävas för att bemanna materiel-systemkontor och materielsystemansvariga. Orsaken till att personalbehovet i detta alternativ generellt inte ökar är i huvudsak att det totala behovet av flygtid inte ökar då helikopterorganisationen fokuserar mot insatser, främst långvariga internationella insatser. Genom att sänka ambitionen med helikoptersystem 15 kan besättningar överföras från det systemet till helikoptersystem 10. En kritisk tillväxtfaktor blir dock att kunna försörja helikoptersystemet med personal, eftersom man inte har möjlighet att genomföra nyutbildning på helikoptersystemet under insatsperioden 2011–2013.

*Försvarmakten* framhåller vidare att planerad rekrytering måste infrias och att ett mindre behov av ytterligare rekrytering kan på sikt förutspås. På kort sikt då helikoptersystemet genomför insats samtidigt som modifiering sker av helikoptrar och anskaffning av fem nya helikoptrar äger rum kan det ökade personalbehovet innebära att ambitionen på införandet av helikoptersystem 14 tillfälligt måste nedgå. På längre sikt bedöms – på motsvarande sätt som i fråga om helikoptersystem 4 – uppbyggande av operativ effekt i helikoptersystem 10 och helikoptersystem 14 sammanfalla i ett nära tidsperspektiv, vilket gör det svårbedömt att avgöra vilket system som en kraftsamling bör ske mot. Det finns även i detta alternativ en risk för att denna kunskap inte erhålls förrän sent i processen.

#### 6.5.4 Utbildning

*Försvarsmakten* anger att det föreligger ett stort utbildningsbehov i detta alternativ, dels på grund av att helikoptersystemet inte har kunnat nyutbilda besättningar under pågående insats och dels på grund av en utökad helikopterpark. För att tidigt möjliggöra operativ förmåga för insats krävs att utbildning av flygförare och tekniker sker med stöd av extern aktör samt att denna utbildning påbörjas i samband med modifieringar av befintliga helikopter 10 och leveranser av nya helikoptrar. Förmåga att kunna genomföra utbildning på befintliga helikoptrar finns inom helikopterflottiljen och måste även på sikt byggas upp för den nya helikoptertypen.

#### 6.5.5 Drift

*Försvarsmakten* framhåller att detta alternativ innebär att redan uppnådd erfarenhet av att ha opererat helikopter 10 under en längre tid kan användas för att införa nya anpassade helikoptrar i helikoptersystemet. De nya helikoptrarna är dock att betrakta som ett delvis nytt system som ska driftsättas och införas i drift-uppföljningssystemet. Jämfört med att införa ett beprövat och enhetligt helikoptersystem försvåras driftsättningen av att helikoptersystemet bygger på olika modifieringar och versioner. Samtidigt finns likheter mellan helikopter 10 och den helikopter som i detta alternativ planeras anskaffas, vilket underlättar införandet av de nya helikoptrarna. Den fortsatta driften av helikoptersystemet underlättas också av att personal finns utbildad inom helikopterorganisationen.

*Försvarsmakten* bedömer att övning och vidmakthållande av personalens operativa status kan ske i Sverige genom rotation av besättningar. Ett flygtidsuttag om cirka 300 flygtimmar per helikopter bedöms som realistiskt då cirka en femtedel av helikoptrarna under en långvarig insats är bundna till insatsområde.

*Försvarsmakten* påpekar att en nyanskaffning av ytterligare fem helikoptrar till helikoptersystemet innebär att organisationen för genomförande av flygunderhåll vid helikopterflottiljen och tekniskt systemstöd vid materielsystemkontoret behöver förstärkas i jämförelse med nuvarande volymer.

*Försvarsmakten* påpekar också att två olika, om än snarlika system i insatsområdet, för med sig ett ökat krav på logistik, då systemen inte är kompatibla med varandra.

### 6.5.6 Flygtidsproduktion

*Försvarsmakten* påpekar att flygtidsproduktionen med helikopter 10 påverkas av pågående modifieringsprogram. Myndigheten påpekar att tillräcklig erfarenhet på systemet är avgörande för att flygtid ska kunna produceras på både kort och lång sikt för uppnå förmågetillväxt. Vidare föreligger vissa flygoperativa som logistiska och tekniska skillnader mellan helikopter 10 och potentiella nya helikoptrar. Om olikheterna är betydande kan detta innebära begränsningar avseende nyttjandet av systemen.

*Försvarets materielverk* bedömer – från materiella utgångspunkter – att en årlig flygtidsproduktion om 3 000 till 4 000 flygtimmar är möjlig att uppnå med helikoptersystemet. Den bedömda flygtidsproduktion är baserad på en fredsrationell drift i Sverige och att ytterligare åtgärder för vidmakthållande och tillgänglighet vidtas såsom till exempel samgruppering av helikopterverksamhet och underhållsproduktion med flerskift. Då helikoptersystemet används i internationella insatser nedgår möjligheten till flygtidsproduktion samtidigt som tillgänglighetskravet för insatsmöjlighet i enskilt uppdrag ökar. Det nuvarande beslutsläget, som innebär att helikopterparken modifieras och därmed delas i tre olika konfigurationer, bedöms som ogynnsamt från materiella utgångspunkter och kommer att innebära begränsningar på tillgänglighet och flygtidsproduktion. Den förmåga som skapas är skör från materiella utgångspunkter och tål endast små störningar. En enskild ogynnsam störning kan få till konsekvens att förmågan påverkas eller helt utgår. En följd av detta är att det kommer att råda inskränkningar och risker i möjligheten att genomföra den planerade insatsen med helikopter 10B i Afghanistan.

### 6.5.7 Operativ effekt

*Försvarsmakten* bedömer att den planerade modifieringen av helikoptersystemet och anskaffningen av nya helikoptrar kan ge operativ effekt i slutet av 2015 eller i början 2016.

*Försvarsmakten* framhåller att om samtliga helikoptrar i detta alternativ erhåller den utrustningsnivå som efterfrågas när systemet upp till samtliga operativa krav som ställs utom de delar av typinsats 2 som rör sjöoperativa uppgifter. Ett en förstärkning av helikoptersystemet medger att även typinsats 7 kan genomföras kontinuerligt och parallellt med typinsatserna 2, 4 och 5, vilket inte är möjligt med helikopterbataljonens nuvarande resurser. En insats inom ramen för typinsats 7 ställer nämligen krav på ett visst minsta antal besättningar för att kunna rotera dessa under tiden för insats. Detta ställer i sin tur krav på en viss volym flygtid för att vidmakthålla en tillräcklig kompetensnivå hos besättningarna. Detta kräver ett visst antal helikoptrar för produktion av flygtid. Myndigheten bedömer att det krävs minst femton helikoptrar i helikoptersystemet för att kontinuerligt möjliggöra typinsats 7. Eftersom typinsats 7 inte binder upp fler än tre till fyra helikoptrar i insatsområdet finns det drygt tio helikopter att använda för andra uppgifter parallellt med att dessa nyttjas för att vidmakthålla besättningarnas operativa status. Den ökade volymen skapar därmed även ökad handlingsfrihet och effekt i övriga typinsatser eftersom långvarig rotationsinsats kan genomföras samtidigt med uppgifter i typinsats 2 (territoriell integritet) typinsats 4 (specialförbandsinsats) och typinsats 5 (internationella snabbinsatser).

*Försvarsmakten* påpekar samtidigt att även i detta alternativ kommer myndigheten inledningsvis att operera flera olika medeltunga helikoptersystem. Detta leder till en komplex situation eftersom varje helikopter kräver stöd. Ett litet antal enhetliga helikoptertyper bör istället på sikt eftersträvas, eftersom det förklarar växling mellan helikoptersystem samt säkerställer ledning avseende flygtjänst och luftvärdighet. En anskaffning av ytterligare fem helikoptrar till helikoptersystemet innebär att systemet kommer att bestå av flera olika helikoptertyper eftersom de nya helikoptrarna – trots likheterna med de befintliga helikoptrarna – ändå får betraktas som en ny typ både vad gäller flygtjänst och teknisk tjänst. Dessutom bedöms det finnas en begränsad internationell erfarenhet av den aktuella helikoptertypen. Vid en tidig insats kommer därför myndigheten att ha en relativt liten erfarenhet av den nya helikoptertypen. Detta kan innebära en risk för begränsningar vid lösande av framtida operativa uppgifter.

*Försvarsmakten* påpekar vidare att modifieringar av helikoptersystemet i förening med en eventuell nyanskaffning av ytterligare fem helikoptrar kommer att ställa stora krav på såväl myndigheten

som Försvarets materielverk. Myndigheten påpekar att olika versioner inom samma helikoptersystem innebär en begränsning i handlingsfriheten. Att verka med olika versioner, om än av samma system, i ett insatsområde för med sig ett ökade krav på logistik, då systemen inte är kompatibla med varandra. Vidare kan det antas att personal på ett enkelt sätt inte kan operera båda systemen, vilket medför ökat krav på personalvolym i insatsområdet alternativt minskad redundans och flexibilitet.

Alternativet medför samtidigt att helikoptersystem 15 frigörs från vissa operativa uppgifter och i större utsträckning kan nyttjas för flygträning.

### 6.5.8 Flygsäkerhet

*Försvarsmakten* bedömer att det i detta alternativ på kort sikt uppstår vissa negativa konsekvenser för helikopterflottiljen. Ett vidmakthållande av helikoptersystemet genom ytterligare modifieringsåtgärder och anskaffning av ytterligare fem helikoptrar till systemet innebär en förändring av gällande planer och ställer krav på ny planering i helikopterverksamheten. Andra uppgifter inom helikopterverksamheten kommer att behöva nedprioriteras, förändras eller skjutas på framtiden. Alternativet innebär på kort sikt en risk för obalans mellan uppgifter och resurser. Samtidigt medför alternativet stora personella påfrestningar på helikopterflottiljen, men även på myndighetens och Försvarets materielverks möjligheter att lämna systemstöd. Samtidigt skulle ett vidmakthållande av helikoptersystemet innebära att ett långsiktigt beslut fattas vad avser inriktning för helikopterfunktionen, vilket ur ett flyg- och verksamhets säkerhetsmässigt perspektiv är positivt på både kort och lång sikt.

### 6.5.9 Risker

*Försvarsmakten* påpekar att de risker som är identifierade i detta alternativ är till del beroende av de korta tidsförhållanden som råder mellan leverans till myndigheten och eventuell insats. Vidare föreligger osäkerhet vad avser handhavande av flera versioner av helikoptrar inom samma helikoptersystem. Flera versioner medför t.ex. olika flygoperationella underlag och olika logistiska/tekniska

lösningar. Befintliga manualer och flygoperationella profiler för en tänkbar ny helikoptertyp är ännu inte analyserade. Flera aktiviteter måste genomföras parallellt om nya helikoptrar ska anskaffas. Myndigheten planerar att vidta åtgärder i ett tidigt skede – företrädesvis i förebyggande syfte – för att minimera riskerna, särskilt mot bakgrund av de korta tidsförhållanden som kan förutses.

*Försvarets materielverk* påpekar att flera av de problem som erfarits under införande och modifieringar av nuvarande helikoptersystem, vilket medfört förseningar och bristande insatsförmåga, torde kunna undvikas om helikopter 10A modifieras till version 10B, eftersom modifieringen redan är genomförd och godkänd. Myndigheten bedömer att en modifiering av helikopter 10 A till version 10B är förenat med låg risk från materiella och projektmässiga utgångspunkter, eftersom det skulle innebära en upphandling av en modifiering som redan är utvecklad och genomförd. Ett modifieringsprogram medför dock samtidigt en påverkan på tillgängligheten av helikoptrar under den period som insatsen i Afghanistan (ISAF) genomförs. Myndigheten har även analyserat möjligheten att återuppbygga den havererade helikoptern som inte är i luftvärdigt skick och att därefter modifiera den till en HKP 10B. Myndigheten bedömer att det är ett omfattande arbete att återuppbygga helikoptern och att det tar mer än två år i anspråk från beslut. Kostnaden bedöms uppgå till minst 120 miljoner kronor. Därtill krävs ytterligare tid och ekonomiska resurser för modifiering till version 10B. Den tekniska risken att återuppbygga och modifiera den havererade helikopter bedöms dock som låg. En återuppbyggnad av helikoptern bedöms kunna göras utan att det påverkar Försvarmaktens möjligheter att genomföra den planerade insatsen i Afghanistan eftersom helikoptern för närvarande inte tillför någon operativ förmåga.

*Försvarets materielverk* bedömer att det sätt som sammantaget bedöms vara förenat med minst risk från materiella utgångspunkter för att utöka den medeltunga helikopterförmågan från 2013 och till dess helikopter 14 är operativ är vidmakthålla helikoptersystem 10 och att skapa ett modifieringsprogram för att skapa en enhetlig och numerärt större helikopterpark.

### *Alternativet med anskaffning av begagnade helikoptrar*

*Försvarets materielverk* har analyserat möjligheten att på marknaden upphandla begagnade helikoptrar av typen Super Puma för att modifiera till helikopter 10 B. Myndigheten bedömer att den svenska versionen av Super Puma har ett antal unika egenskaper och system i jämförelse med de helikoptrar som bedöms kunna anskaffas på marknaden. Möjligheten att anskaffa begagnade Super Puma av tillräcklig konfiguration och kvalitet för ombyggnation är därför osäker. Vidare bedöms riskerna vara stora vid en ombyggnation av 20 till 30 år gamla helikopterindivider i oklar konfiguration till helikopter 10B. Myndigheten bedömer att detta alternativ innehåller stora risker, bl.a. vad avser beräknad tid för iordningsställande och modifiering av helikoptrarna. Alternativet bedöms därför inte kunna generera någon kapacitet förrän tidigast under 2014.

#### **6.5.10 Påverkan på övrig verksamhet**

*Försvarsmakten* bedömer att varken det pågående stödet med teknisk personal till Norge under perioden 2010–2011, stödet till specialförbanden med helikopter 15, den planerade insatsen med helikopter 10B i Afghanistan, (ISAF), den planerade insatsen med helikopter 15 till NBG 11 eller insatsen med helikopter 15 i operation ATALANTA påverkas av en modifiering av helikoptersystemet i förening med anskaffning av fem nya helikoptrar. Myndigheten bedömer dock att NBG 14 kan komma att påverkas på grund av behovet att frigöra personal för utbildning på helikoptersystemet. Myndigheten framhåller samtidigt att det kan finnas en möjlighet att använda redan modifierade helikopter 10B i NBG 14, men att detta medför en risk för att det kan påverka utbildning och förbandsuppbyggnad inför en kommande långvarig insats.

*Försvarsmakten* påpekar samtidigt att en förlängning av det planerade bidraget med medeltung helikopter till Afghanistan inte möjliggörs av en modifiering av helikopter 10, detta oavsett om ytterligare fem nya helikoptrar anskaffas, eftersom helikoptersystemet bedöms vara modifierat, infört och operativt tidigast under andra halvåret 2015. Myndigheten påpekar också att den eventuella handlingsfrihet som föreligger att förlänga den planerade



insatsen i Afghanistan med ytterligare några månader – under förutsättning att de personella och materiella förutsättningarna är gynnsamma – går förlorad om detta alternativ väljs eftersom modifieringsplanerna då troligtvis är fastställda mot industrin.

### 6.5.11 Upphandling

*Försvarsmakten* anger att det föreligger behov av ett målsättningsdokument för helikoptersystemet i detta alternativ och att behovet av ett ordinarie TTEM i syfte att kunna påbörja arbetet med en eventuell kontraktsskrivning bör övervägas.

*Försvarets materielverk* bedömer att en anskaffning av fem nya helikoptrar till helikoptersystemet utgör en upphandling av ett befintligt helikoptersystem.

### 6.5.12 Ekonomi

*Försvarsmakten* beräknar att den totala anslagsbelastningen för detta alternativ uppgår till cirka 4 miljarder kronor fördelat på perioden 2011–2020. Vid en realisering av alternativet frigörs medel ur anslaget 1.3 med cirka 770 miljoner kronor relaterat till framtida investeringar för helikopter 4 och helikopter 10.

## 6.6 Alternativ B

### 6.6.1 Behov av modifiering

*Försvarsmakten* anger att detta alternativ utgörs av befintlig helikopterpark i helikoptersystem 10 samt att det inte sker någon ytterligare anskaffning av helikoptrar. I alternativet planeras dock för modifiering av samtliga helikopter 10 till version 10B i syfte att skapa en enhetlig helikopterpark.

*Försvarets materielverk* har analyserat förutsättningar för att modifiera två helikopter 10D till version 10B i syfte att öka den medeltunga helikopterkapaciteten och att minska skörheten i de materiella förutsättningarna att genomföra en insats i Afghanistan. Myndigheten anger att en modifiering av helikopter 10D till version 10B tidsmässigt kommer att vara av samma storleksordning som en modifiering från helikopter 10A till version 10B, dvs. cirka

två och ett halvt år, vilket främst beror på långa ledtider för delsystem. En första leverans av en modifierad helikopter till Försvarsmakten bedöms därför kunna ske cirka två och ett halvt år efter beställning och leveranstakten kommer därefter att vara beroende av vilken tillgänglighet till helikopter 10 som produktion av modifieringar ska balanseras gentemot. Myndigheten uppskattar att kostnaden för modifiering av fyra helikopter 10A till version 10B uppgår till cirka 400 miljoner kronor.

*Försvarets materielverk* har även analyserat möjligheten att som ett alternativ modifiera ett antal helikopter 10 till en gemensam markoperativ konfiguration version 10C, i syfte att välja en lösning från ursprungstillverkaren och öka möjligheten för systemstöd. Myndigheten bedömer dock att detta inte är ett ändamålsenligt sätt att öka den medeltunga helikopterkapaciteten, eftersom den numerär som kan byggas om till denna konfiguration skulle vara alltför begränsad.

*Försvarets materielverk* påpekar att i det fall helikoptersystem 10 avses att nyttjas långsiktigt, men utan att någon ensning av helikopterparken sker genom modifieringar, så kommer version 10A att behöva genomgå en modifiering av avioniksystemet. Om denna version modifieras till version 10B kommer de samtidigt att genomgå den nödvändiga avionikmodifieringen.

### 6.6.2 Operativ effekt

*Försvarsmakten* bedömer att i detta alternativ så minskar möjligheten – i jämförelse med alternativ A ovan – att kunna genomföra en långvarig insats utan avbrott. Detta alternativ – där helikoptersystemet består av tio helikopter 10B - medför att man kan genomföra en insats under två år för att därefter återhämta och nyutbilda inom helikoptersystemet under två år. Därefter kan man genomföra en internationell insats igen. Detta motsvarar i allt väsentligt vad helikoptersystemet förmår i dag, dock ökar säkerheten i genomförandet eftersom alla helikoptrar i detta alternativ modifieras till version (10B).

*Försvarsmakten* framhåller att om nya helikoptrar inte anskaffas kommer antalet operativa flygförare att minska vilket innebär en reducering av operativ effekt. Om den operativa effekten tillåts minska nedgår behovet av besättningar och fler besättningar kan behållas på övriga system. Myndigheten konstaterar att med nu-

varande uppgifter och organisation ställs särskilda krav på personalplaneringen inom helikopterflottiljen och övriga berörda organisationsenheter, inte minst med tanke på de osäkerheter som helikoptersystem 10 och helikoptersystem 14 är behäftade med.

*Försvarsmakten* anger att i detta alternativ bör samtliga helikopter 10B utrustas med flottörer för att erhålla operativ förmåga att genomföra insatser över hav.

### 6.6.3 Flygsäkerhet

*Försvarsmakten* framhåller de begränsade flexibiliteten som tidigare påvisats med olika helikopterversioner i ett helikoptersystem inte återfinns inom ramen för ett renodlat alternativ med endast helikopter 10B. Därmed minskar även de flygsäkerhetsrisker som är behäftade med flygning med olika versioner inom samma helikoptersystem.

### 6.6.4 Risker

*Försvarsmakten* bedömer att alternativet med endast tio helikopter 10B minskar riskerna, säkerheten och införandet blir mindre komplext jämfört med att anskaffa ytterligare fem nya helikoptrar till helikoptersystemet. Tiden för att nå operativ effekt bedöms inte påverkas då utbildning och modifieringar är de begränsande faktorerna.

*Försvarets materielverk* bedömer att de sammantagna riskerna att modifiera nuvarande helikopter 10A för att uppnå en ensning av helikopterparken är mindre än övriga analyserade alternativ för att uppnå ökad medeltung helikopterkapacitet. Det beror dels på att fortsatta modifieringar innebär att produktionsmässigt genomföra modifiering till en känd konfiguration, dels att helikoptersystemet i dag är certifierat och opereras i Försvarsmakten. Begränsningarna i denna lösning ligger främst i antalet helikoptrar, i den påverkan på Försvarsmaktens tillgänglighet på helikoptrar som blir följderna av pågående modifiering och i leverantörens möjlighet att erbjuda systemstöd.

### 6.6.5 Påverkan på övrig verksamhet

*Försvarets materielverk* bedömer att en modifiering och ensning av helikoptersystem 10 får begränsade effekter på myndighetens pågående och planerade produktion.

## 6.7 Helikoptersystem 14

### 6.7.1 Inledning

Militärhelikopterutredningen ger i delbetänkandet en översiktlig beskrivning av bakgrunden till anskaffningen av helikoptersystem 14. Vidare beskrivs inträffade förseningar i leveranserna av helikoptrarna. Utredningen behandlar anskaffningsprocessen ytterligare i kapitel 8.

### 6.7.2 Reviderat leveransavtal

I januari 2010 överenskom Försvarets materielverk och leverantören Nato Helicopter Industries om en ändring av leveransavtalet för helikopter 14 som en följd av inträffade leveransförseningar. Enligt det reviderade avtalet ska leverans av helikoptrar ske enligt följande. Nio helikoptrar av i två versioner ska enligt plan levereras under 2010. Under 2012 och 2013 planeras en anpassning/uppgradering av dessa helikoptrar för internationella insatser samtidigt som ytterligare fyra helikoptrar av versionen TTT, anpassade för internationella insatser (TTT/IM), ska levereras. Under 2014 och 2015 sker uppgradering till den slutliga versionen helikopter 14A samtidigt som fem helikopter 14 B ska levereras. Under hela perioden kommer redan levererade helikoptrar kontinuerligt att modifieras till helikopter 14A. Modifieringarna medför ett behov av validering, verifiering och operativ evaluering av respektive konfiguration, vilket negativt påverkar möjligheten till flygtidsproduktion och utbildning.

### 6.7.3 Driftsättning

*Försvarsmakten* har ytterligare analyserat förutsättningarna för en driftsättning av helikoptersystem 14 och vid vilken tidpunkt systemet kan vara operativt.<sup>20</sup> Myndigheten gör nu bedömningen att en insats med helikopter 14 med markoperativ inriktning, t.ex. motsvarande insatsen i Afghanistan (ISAF), kan påbörjas tidigast 2017. Denna bedömning förutsätter att leverans sker enligt den reviderade leveransplanen, att förutsättningarna för flygtidsproduktion utvecklas positivt samt att beräknat personal- och utbildningsbehov tillgodoses. Efter hand som helikoptrar levereras och modifieras ökar också tillgången till flygtid. Myndigheten framhåller möjligheterna till utveckling av helikoptersystemet under perioden 2010–2012 blir avgörande för att uppnå operativ effekt med helikoptersystemet till 2017. Ett särskilt problemområde är dock att flygtiden per helikopter ska räcka till både vidmakthållande för influgna flygförare och validering av systemet. Detta påverkar styrketillväxten då antalet flygförare inte kan öka på grund av bristen på tillgänglig flygtid. Vidare påverkas utvecklingen av funktionen flygtjänstledning då det krävs 500 flygtimmar i systemet för att tjänstgöra som befälhavare i en insats.

### 6.7.4 Ytterligare anskaffning av helikopter 14

*Försvarets materielverk* bedömer att *Försvarsmakten* på sikt kommer att erhålla en kvalificerad helikopter som i allt väsentligt kommer att lösa de operativa krav som ställdes då helikoptersystemet beställdes.<sup>21</sup> Fördelarna med att utöka kapaciteten genom att anskaffa ytterligare helikopter 14 är att *Försvarsmakten* långsiktigt skulle få ett större antal helikoptrar i en ensad helikopterpark. Detta kan ge synergier för framtida vidmakthållande, vidareutveckling, underhåll och tillgänglighet. Ytterligare ett antal helikoptrar av en helikoptertyp som redan opereras ger även ett större tillskott till den operativa tillgängligheten än motsvarande tillskott av en ny helikoptertyp.

*Försvarets materielverk* bedömer dock att beställning och leverans av ytterligare helikopter 14 inte är relevant förrän leverans och

---

<sup>20</sup> *Försvarsmaktens* anger att analysen grundar sig på *Försvarets materielverks* uppgifter om avtalad leverans av helikoptersystem 14.

<sup>21</sup> Provisorisk taktisk, teknisk och ekonomisk målsättning (PTTEM) den 20 december 1999, HKV 01 641:75230.

driftsättning av hittills beställda helikoptrar har genomförts.<sup>22</sup> Den beställda svenska konfigurationen av helikoptern med förhöjd kabin och ledningssystem medför även att det finns små möjligheter att kunna överta en annan kunds beställning i produktionen av helikoptrar. Om Försvarmakten i dag skulle beställa ytterligare helikoptrar bedöms leverans av dessa sannolikt inte kunna påräknas förrän tidigast omkring år 2020. En beställning av fler helikoptrar, oavsett när denna görs, innebär endast att de kommer att kunna levereras vid en senare tidpunkt. Detta innebär att en beställning nu inte skulle lösa ett behov av närtida ökning av medeltung helikopterkapacitet.

*Försvarets materielverk* påpekar är utvecklingen av helikoptern ännu inte är slutförd av leverantören. Erfarenhetsmässigt innebär utveckling av komplexa materielsystem och förbandsintroduktion av dessa att ett antal problem identifieras som kräver åtgärder bl.a. i form av modifieringar av produkten. Myndigheten påpekar att ingen av de helikoptrar som är beställda har ännu levererats till Försvarmakten. Det innebär att det i dag inte finns någon operativ erfarenhet av helikoptersystemet i Försvarmakten samt att de risker och problem som är förknippade med förbandsintroduktionen ännu inte är identifierade och åtgärdade.

*Försvarets materielverk* konstaterar sammantaget att det är fördelaktigt att utöka den medeltunga helikopterkapaciteten genom ytterligare anskaffning av helikopter 14. Den främsta fördelen är att den operativa tillgängligheten ökar som en följd av ett större antal helikoptrar av samma typ. En nackdel är dock att en utökad medeltung helikopterkapacitet inte kan skapas under de närmaste åren genom en sådan lösning. Om en lösning ska tillskapas som främst innebär att den medeltunga helikopterkapaciteten ska ökas under de närmaste åren, är en utökad numerär av helikoptersystem 14 inte en lämplig lösning.

---

<sup>22</sup> Den 26 oktober 2007 beslutade Försvarmakten att avbryta upphandlingsprocessen av ytterligare fyra stycken helikopter 14B.

## 6.8 Anskaffning av nytt medeltungt helikoptersystem

### 6.8.1 Inledning

*Försvarsmakten* har med stöd av Försvarets materielverk, genomfört en fördjupad analys avseende av förutsättningar för anskaffning av ytterligare ett medeltungt helikoptersystem.

### 6.8.2 På marknaden förekommande helikoptersystem

*Försvarets materielverk* har tidigare lämnat skriftlig underlag med redogörelse för nu aktuella tillgängliga alternativa helikoptersystem på marknaden.<sup>23,24</sup> De helikoptersystem som översiktligt beskrivits är Agusta Westland AW101, Agusta Westland AW 139/149, CH-47 (Chinook), Eurocopter EC725, Mi-17, Sikorsky S-92 samt UH-60 Black Hawk.

*Försvarets materielverk* anger att med antagen kravbild bedöms från materiella utgångspunkter främst Agusta Westland AW101, Bell 412, Eurocopter EC725, Mi-17, Sikorsky S-92 samt UH-60 Black Hawk, vara möjliga och ändamålsenliga helikoptertyper att basera en utökad medeltung helikopterförmåga på. Dessa helikoptertyper skiljer sig dock åt på ett antal avgörande punkter avseende vilka förmågor de kan stödja. Myndigheten påpekar att en reviderad kravbild skulle kunna innebära att även andra helikoptertyper kan bedömas vara ändamålsenliga såsom till exempel Agusta Westland AW 139/149, Bell UH-1, CH-47 Chinook, Eurocopter AS532, Eurocopter AS565 (Panther), HH-60M Black Hawk samt Sikorsky S-76.

*Försvarets materielverk* påpekar också att för den militära helikoptermarknaden finns en påverkan från den civila helikoptermarknaden. Denna påverkan är större än för många andra militära produkter. Skälet är att det för vissa helikoptersystem finns en civil variant. Konjunkturcykler i världsekonomin samt inom branscher med stor användning av helikoptrar, kan därmed påverka möjliga leveranstider för såväl nya helikoptrar som modifieringsprogram för militära ändamål.

---

<sup>23</sup> Försvarets materielverks skrivelse den 6 maj 2009, FMV 21781/2009.

<sup>24</sup> Försvarets materielverks skrivelse den 15 maj 2009, FMV 23799/2009.

### 6.8.3 Kravställning

*Försvarets materielverk* påpekar att avsaknad av en i dag fastställd kravställning och de tidsförhållanden som kan förutses vid en nyanskaffning innebär att det kommer att vara förknippat med stor tidsmässig risk att en upphandling av ett nytt medeltungt helikoptersystem inte kommer att kunna ge en operativ förmåga från andra halvåret 2013. Detta gäller även i det fall ett beprövat helikoptersystem anskaffas och som kan bedömas ha en lägre projektrisk, eftersom certifiering och driftsöverlämning till Försvarmakten bedöms komma att ta betydande tid i anspråk.

### 6.8.4 Förutsättningar för driftsättning

*Försvarmakten* bedömer att en förutsättning för att ett nyanskaffat system ska kunna driftsättas under 2013 är att leverantören kan leverera helikoptrar enligt åtagande och att Försvarets materielverk skyndsamt kan avdela resurser. Leverantören bör ha ett helhetsåtagande, vilken bl.a. innebär förmåga att ge stöd i verksamheten. Myndigheten pekar på följande förutsättningar för att ett nytt medeltungt helikoptersystem ska vara operativt under senare delen av 2013. Anskaffningen bör innehålla utbildning av såväl besättningar som helikoptertekniker och att denna utbildning om möjligt tillgodoser behovet även för taktisk flygutbildning samt praktikske de för teknisk personal. Denna del, tillsammans med de materiella förutsättningarna, bedöms vara avgörande för tidpunkten då systemet kan ge effekt. Vidare förutsätts att leverantören kan ge ett omfattande stöd under såväl driftsättningsfasen som under den fortsatta driften vad avser flygtidsproduktionen och den kontinuerliga luftvärdigheten för att härigenom öka tillväxttakten i flygtidsproduktionen. Försvarmakten och Försvarets materielverk bör tillsammans analysera regelverken och se över processerna i samband med driftsättning, bl.a. vad avser leveranskontroller, certifiering, validering, systemsäkerhetsarbetet, ackreditering, överlämning, beslut om användning (BOA), m.m., så att processerna blir enklare och mindre tidskrävande utan att det ger avkall på säkerheten. Vidare bör ansvarsfördelningen mellan aktörerna klarläggas och nationella särkrav undvikas.

*Försvarets materielverk* påpekar att en nyanskaffning av ett medeltungt helikoptersystem innebär anskaffning av ett nytt



materielsystem. Det innebär att myndigheten troligen inte har tidigare erfarenheter av leverantören eller helikoptersystemet. Detta medför att en ny projektstruktur måste byggas, vilket kan medföra resursproblem på kort sikt. Om nyanskaffningen avser ett befintligt operativt medeltungt helikoptersystem, innebär det att systemet kan antas vara väl prövat och att systemet kan verifieras innan ett avtal undertecknas. Myndigheten bedömer att en leverantör i detta fall kan ha en stor precision i leveransåtagandet och en hög förmåga att hantera uppkomna problem. Efter fördjupad analys ser myndigheten även möjligheterna att kunna bära det militära typcertifikatet (MTC) och materielsystemintyget (MSI) om detta skulle krävas. Myndigheten ser inte heller hinder för en certifiering av ett ny beprövat operativ helikopter och avser vid en eventuell anskaffning att föreslå att myndigheten bär de nödvändiga certifikaten.

### 6.8.5 Driftsättning

*Försvarsmakten* påpekar att av erfarenhet har ansvarsfördelning mellan myndigheten och Försvarets materielverk tidigare inte varit fullt klarlagd. En fungerande driftsättning av ett nytt helikoptersystem är dock helt beroende av att myndigheternas verksamhet är fullt ut synkroniserad. Myndigheten påpekar vidare att risker innan leverans till myndigheten ofta är förknippade med bristande eller ofullständig dokumentation. Manualer, checklistor, och flygoperationella procedurer är exempel på sådan dokumentation. Validering, verifiering och operational evaluation<sup>25</sup> utgör andra exempel på kritiska aktiviteter som normalt är tidskrävande och som kräver ett utvecklat samarbete. Detta gäller även eventuell uppdragsutrustning som levereras med helikoptersystemet. Efter leverans är tillgången på godkända utbildningsplaner, utbildningsreglemente och flygoperationella procedurer avgörande för fortsatt förmågetillväxt. Behovet är stort av en samordnad utbildning och förbandsuppbyggnad som vilar på en gemensam uppfattning av hur systemet ska opereras. En sammanhållen målsättning för vad som ska uppnås innan den inledande insatsen är avgörande för en effektiv och säker verksamhet.

---

<sup>25</sup> Operationell Evaluation.

*Försvarsmakten* anger att det föreligger behov av ett målsättningsdokument motsvarande ett förenklat målsättningsdokument (TTEM) för att kunna påbörja upphandlingsförfarandet. På sikt, för fortsatt förmågetillväxt, är ett TTEM nödvändigt för att helikoptersystemet eventuellt ska kunna kompletteras med uppdragsutrustningar för framtida krav.

Försvarsmakten har identifierat behov av följande åtgärder för att minska angivna risker:

- en fastställd ansvarsfördelningen mellan Försvarsmakten och Försvarets materielverk,
- en analys av möjligheten att nyttja redan befintliga manualer och operativa procedurer,
- en undersökning av möjligheten att genomföra OPEVAL till del eller helt på redan befintliga helikoptrar hos leverantören,
- en analys av behovet av anpassning av basmateriel,
- processen avseende beslut om användning bör påbörjas avseende all nödvändig materiel för att möjliggöra parallella aktiviteter under driftsättningen,
- utbildning och träning av besättningar och teknisk personal bör genomföras tidigt med stöd av leverantören innan driftsättningen för förbandsuppbyggnad ska kunna starta vid tidpunkten för driftsättning.

### 6.8.6 Personal

*Försvarsmakten* bedömer att det generellt inte föreligger behov av mer personal för att operera ett nytt medeltung helikoptersystem än vad som dimensioneras av gällande förbandsmålsättning. Tillgången på besättningar räknat från nu och framåt med hänsyn tagen till planerad rekrytering och nuvarande tillgång i helikopterorganisationen bedöms svara upp mot kraven på antal besättningar som krävs för att operera tre system. En utmaning är dock den nuvarande geografiska spridningen av besättningar med hänsyn tagen till helikopterflottiljens spridning på tre verksamhetsställen.

*Försvarsmakten* anger att avseende tillgången på tekniker förutspås behov av rekrytering av nya tekniker för insats, det vill säga i huvudsak specialistofficerare. Dessa behöver rekryteras i tids-

perioden 2012–2015 för att öka flygtidsproduktionen på ett nytt medeltungt system. Antalet tekniker på helikoptersystem 15 kan minskas då de operativa behovet minskar, vilket frigör tekniker till ett nytt medeltungt helikoptersystem. För den flygtidsproduktion på helikoptersystem 15 som används till utbildning och vidmakthållande kan civila tekniker eller civil leverantör användas. Samtidigt finns en generell brist på tekniker inom helikoptersystemen, varför en rekrytering måste påbörjas, oavsett om ytterligare ett helikoptersystem anskaffas. En temporär lösning kan vara att anlita civil leverantör av flygtidsproduktion. Det bedöms finnas goda möjligheter att av en leverantör av ett nytt medeltungt helikoptersystem även upphandla den tekniska tjänsten och drift av systemet, såväl när det gäller utbildning som när det gäller operativ verksamhet.

*Försvarsmakten* påpekar att försörja systemet med personal bedöms vara en kritisk faktor. Härvid måste hänsyn tas till redan ställda uppgifter i krigsförbandets planering. Befintliga personalramar täcker i allt väsentligt behoven för tre helikoptersystem. Eventuella mindre personalökningar kan krävas för att bemanna materielsystemkontor och materielsystemansvariga. Orsaken till att personalbehovet generellt inte ökar är i huvudsak att det totala behovet av flygtid inte ökar då helikopterorganisationen fokuserar mot insatser, främst långvariga internationella insatser, som ett resultat av förändrade operativa krav.

*Försvarsmakten* påpekar att det planerade flygtidsuttaget ansågs möjligt eftersom de drivande insatserna inte påverkade möjligheten att producera erforderlig flygtid. Med anledning av fokuseringen mot att genomföra internationella insatser inbegripet långvariga rotationsinsatser bör snarare möjligt flygtidsuttag ta hänsyn till de erfarenheter som andra länder erfarit. Erfarenheten säger att för helikoptersystem som genomför insatser i missionsområden med hotbild är flygtidsuttaget avsevärt mindre. Detta medför att det finns reserver för momentana effektökningar. Orsaken till detta är att det under insats i aktuella insatsområden generellt endast är skarpa uppdrag som genomförs. Övning och vidmakthållande av personalens operativa status sker i Sverige genom rotation av besättningar. För myndighetens förhållanden är ett flygtidsuttag om cirka 300 flygtimmar per helikopter realistiskt då omkring en femtedel av helikoptrarna under en långvarig insats är bundna till missionsområdet.

*Försvarsmakten* konstaterar att nuvarande uppgifter och organisation ställer särskilda krav på personalplaneringen inom helikopterflottiljen och övriga berörda organisationsenheter. Myndigheten har identifierat följande åtgärder för att minska riskerna i verksamheten vid en anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem:

- en omfördelning bör inledningsvis ske av personal till det nya medeltunga helikoptersystemet från helikoptersystem 14,
- helikoptersystem 10 bör avvecklas efter genomförd insats 2013,
- en minskad ambitionen avseende insatser med helikopter 15 efter genomförda planerade insatser till förmån för det nya medeltunga helikoptersystemet och helikoptersystem 14, vilket även medför att värdefull och kostnadseffektiv flygtid för besättningsars grundläggande flygslagsutbildning och vidmakthållande frigörs,
- en omfördelning av flygtid mellan systemen bör ske utgående från antalet operativa besättningar på respektive helikoptersystem, vilket medför att den relativt sett kostnadsdrivande flygtiden på helikoptersystem 14 nedgår till förmån för det nya medeltunga helikoptersystemet och helikoptersystem 15,<sup>26</sup>
- en analys bör ske av möjligheten att omfördela personal inom flygstridskrafterna för att täcka behovet av främst tekniker.

### 6.8.7 Utbildning

*Försvarsmakten* framhåller att utbildningsbehovet är stort när ett nytt helikoptersystem införs. Om en tidig operativ effekt ska uppnås under 2013 bör utbildning av flygförare och tekniker ske med stöd av extern aktör. Utbildningen bör påbörjas innan leverans av de nya helikoptrarna äger rum. Förmågan att kunna genomföra utbildning i egen regi behöver dock på sikt byggas upp. På kort sikt är dock förmågan att utbilda instruktörer för utbildning av olika flygoperationella procedurer gränssättande. Att nå tillräcklig erfarenhet av ett nytt helikoptersystem är avgörande för att flygtid ska kunna produceras för förmågetillväxt på både kort och lång sikt.

---

<sup>26</sup> Flygtidsbehovet kommer dessutom att bättre motsvara kraven på operativ förmåga kopplat till antalet helikopterindivider per system.

### 6.8.8 Operativ effekt

Det nya medeltunga helikoptersystemet är, liksom helikoptersystem 14, en medeltung helikopter vilket medför ett brett användningsområde inom samtliga typinsatser, men även vid behov av stöd till samhället (t.ex. livräddning, brandbekämpning och eftersök av försvunnen person).

*Försvarsmakten* framhåller att under förutsättning att det nya medeltunga helikoptersystemet erhåller den utrustningsnivå som efterfrågas i form av bl.a. VMS, IR-supressor, patrikseparator, m.m. bidrar helikoptersystemet till att lösa samtliga uppgifter som ställs, undantaget de delar av typinsats 2 som rör sjöoperativa uppgifter (undervattensstrid). Det totalt utökade antalet helikopter medger att även typinsats 7 kan genomföras parallellt med 2, 4 och 5, vilket med nuvarande resurser inte är möjligt. Vidare bedöms det finnas ett ökat behov, även nationellt, att nyttja denna resurs för taktisk trupptransport för såväl övningar som insatser. Bakgrunden till detta ligger i förhållandet mellan ett minskat antal förband och en konstant geografisk yta att försvara, vilket medför ökade krav på medeltung helikopterkapacitet för taktiska transporter.

Ett införande av ett nytt medeltungt helikoptersystem med minst 15 helikoptrar medför ett resurstillskott som bidrar till att möta de ökade operativa krav som i dag kan förutses. Förutom typinsatserna 2, 4 och 5 enligt nuvarande PTOEM kan en långvarig insats enligt typinsats 7 med efterföljande rotationer genomföras utan att personalramarna ökar.

### 6.8.9 Risker

Försvarsmakten har genomfört en analys av genomförandesäkerheten i anskaffningen av ett nytt medeltungt helikoptersystem. I begreppet genomförandesäkerhet innefattas möjligheterna att kunna realisera införande och förmågeuppbyggnad av specificerat helikoptersystem inom stipulerade tids- och uppgiftsramar. Analysen av genomförandesäkerheten omfattar tiden från kontraktsskrivning till fullt operativ förmåga. Särskilda områden som belyses är möjligheten att genomföra utbildningar, produktion av erforderlig flygtid och möjligheten att ta fram erforderlig dokumentation för driftsättning.

*Försvarsmakten* framhåller att myndigheten är väl medveten av de risker och utmaningar som ett införande av ett nytt helikoptersystem medför. Risker identifierade i den angivna analysen är uteslutande beroende av de snäva tidsförhållanden som råder mellan leverans till myndigheten och eventuell insats. På längre sikt är dessa risker dock avsevärt mindre och de huvudsakliga anledningarna till detta är flera. En anskaffning av ett beprövat operativt medeltungt helikoptersystem innebär en anskaffning av ett utvecklat helikoptersystem som används av flera användare med erfarenheter av insatsverksamhet. Flera av de problem som erfarits under införande och modifieringar av nuvarande helikoptersystem, vilket medfört förseningar och bristande insatsförmåga, kan med stor sannolikhet undvikas om ett beprövat operativt medeltungs helikoptersystem anskaffas och införs i en konfiguration så som den levereras till och opereras av andra användare.

*Försvarsmakten* påpekar att driftsättningen av ett helikoptersystem är erfarenhetsmässigt och jämförelsevis förknippat med de största riskerna, fränsett risker med leveransförseningar från industrin. En av två framgångsfaktorer för att nå målet med ett införande är helikoptersystemets och leverantörens erfarenhet och mognadsgrad, vilket endast kan påverkas vid valet av helikoptersystem. Den andra framgångsfaktorn är att driftsättningen leds centraliserat och koordinerat med enkla beslutsvägar där mandat, ansvar och krav på resultat är tydligt formulerat såväl inom *Försvarsmakten* som mellan *Försvarsmakten* och andra aktörer. Den senare framgångsfaktorn är direkt beroende på egna vägval och möjligheterna att ta tillvara erfarenheter från tidigare driftsättningar.

*Försvarsmakten* anger att under ett införande ska flera aktiviteter genomföras parallellt. Åtgärder för att minimera risker ska vidtas tidigt och företrädesvis i förebyggande syfte. Detta är inte på något sätt unikt för denna situation men är kanske tydligare accentuerat med anledning av de snäva tidsförhållanden som gäller. Myndigheten har identifierat ett antal aktiviteter som i oberoende ordning tillsammans ger förutsättning för att kunna nå operativ effekt med ett nytt helikoptersystem:

- driftsättning och översyn av erforderlig dokumentation
- personalförsörjning
- planering och verifiering av utbildningar med efterföljande förbandsuppbyggnad

Försvarens bedömning är att de föreslagna åtgärderna minskar riskernas konsekvenser och/eller dess uppkomst.

#### 6.8.10 Påverkan på övrig verksamhet

##### *Påverkan på införande HKP14*

*Försvarens makt* framhåller att en tydlig målsättning vid anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem är att tidigt uppnå operativ effekt. Driftsättningen av helikoptersystem 14 har begränsningar avseende möjlig flygtidsproduktion under perioden fram till 2014 eller 2015. Anledningen till detta är i huvudsak systemets låga mognadsgrad. En kraftsamling på ett nytt medeltungt helikoptersystem tidigt i perioden är därmed inte avgörande för införandet av helikoptersystem 14. När systemet mognar och flygtidsproduktionen ökar från år 2015 och framåt har tekniker frigjorts från helikoptersystem 10 och helikoptersystem 15 bedöms ha en väl utvecklad civil leverantörlösning för den flygtid som avsätts för utbildning och träning. Det går dock inte att utesluta att resurskonflikter kan uppstå mellan de medeltunga helikoptersystemen men det är ett aktivt val mellan pågående och kommande insatsverksamhet, vilket får värderas i varje enskilt fall.

##### *Påverkan på NBG11*

*Försvarens makt* bedömer att anskaffning av ytterligare ett medeltungt helikoptersystem inte har någon negativ påverkan på den planerade verksamheten med helikopter 15 för NBG 11.

##### *Påverkan på NBG14*

*Försvarens makt* bedömer att ett eventuellt nyttjande av helikopter 15 i NBG 14 kan medföra negativa konsekvenser för utbildningen för de medeltunga systemen, vilka dock kan minskas om i första hand helikopter 15 i sjöoperativ konfiguration används för ändamålet. Ett nytt medeltungt helikoptersystem skulle, vid ett optimalt införande, även kunna nyttjas för NBG 14.

*Påverkan på Försvarets materielverk*

*Försvarets materielverk* påpekar även att en anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem kommer att medföra påtagliga konsekvenser för myndighetens pågående och planerade produktion och därmed Försvarmaktens förmågeuppbyggnad. Statsmakterna och Försvarmaktens långsiktig strategi har baserats på att helikopter bataljonen ska operera ett lätt och ett medeltungt helikoptersystem. Detta innebär att helikoptersystem 14 är det helikoptersystem som skapar förutsättningar för myndighetens operativa förmåga med medeltunga helikoptrar såväl nationellt som internationellt. Myndigheten anger att detta innebär att utgångspunkten är – då möjligheter till förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten analyseras – att inte nedprioritera pågående anskaffning av helikoptersystem 14. Vidare är utgångspunkten att inte heller nedprioritera pågående modifiering av helikoptersystem 10 eller vidmakthållandet av helikoptersystem 15. Myndigheten påpekar samtidigt att det långsiktiga perspektivet har analyserats och berörts i begränsad omfattning eftersom den saknar kunskap om hur det långsiktiga behovet av medeltung helikopterkapacitet kan komma att utvecklas. Myndigheten konstaterar samtidigt att Försvarmakten långsiktigt istället för två helikoptersystem kan komma att operera tre helikoptersystem med ett ökat antal helikoptrar. Detta kommer att innebära påverkan på den samlade operativa förmågan, kostnader, dimensionering av resurser med mera. Myndigheten påpekar att inte heller detta har analyserats närmare i myndighetens underlag till utredningen.

**6.8.11 Ekonomi, m.m.**

Försvarmakten beräknar att den totala anslagsbelastningen för detta alternativ uppgår till cirka 4,7 miljarder kronor fördelat på perioden 2011–2020. Vid en realisering av alternativet frigörs medel ur anslaget 1,3 med cirka 1,3 miljarder kronor relaterat till framtida investeringar för helikoptersystemen 4, 10 och 15.



## 6.9 Upphandling

Försvarmaktens medeltunga helikopterkapacitet kan som ovan framgår förstärkas antingen genom att ett befintligt medeltungt helikoptersystem utvecklas och moderniseras eller genom att ett nytt medeltungt helikoptersystem anskaffas. I båda fallen aktualiseras frågan om bestämmelserna för upphandling och vilka tidsramar som kan bli aktuella vid olika former av upphandling. I detta avsnitt redovisas översiktligt regelsystemet för upphandling av försvarsmateriel.

### *Initiering av upphandling*

Av Försvarmaktens regleringsbrev framgår normalt att myndigheten ska inhämta regeringens medgivande för beställning av verksamheter som får större betydelse för insatsorganisationens utveckling, viktig inhemsk försvarsindustriell förmåga och kompetens eller Sveriges relationer till andra nationer. Försvarmakten ska även inhämta regeringens medgivande då beställning av verksamheter som medför stora ekonomiska bindningar eller som påverkar regeringens handlingsfrihet. I regleringsbrevet anges vanligen även ett antal planerade beställningar definierade som investeringar och där myndigheten ska inhämta regeringens medgivande innan beställning sker.

Försvarmakten kan initiera en upphandling då ett behov av materiel eller tjänster uppkommer för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter. Utgående från det behov myndigheten har identifierat fastställs normalt en kravställning för det som ska anskaffas. En kravställning kan i ett tidigt skede snävas av i det fall specifika krav gör att endast ett urval av möjliga försörjningslösningar kan vara tillämpliga för att fylla behovet. En kravställning kan utformas så att olika försörjningslösningar är möjliga vid upphandling av materielsystem tjänster, m.m.

### *Bestämmelser om upphandling*

Försvarets materielverk genomför normalt upphandlingar inom ramen för lagen (2007:1091) om offentligt upphandling (LoU). Utgångspunkten i LoU är att anskaffningar ska ske i konkurrens. LoU ger dock möjlighet att rikta en upphandling till en viss

leverantör bl.a. baserat på synnerliga skäl, tekniska skäl eller ensamrätt samt vid ytterligare leveranser från den ursprungliga leverantören där ett byte av leverantör skulle medföra oskäligen tekniska eller ekonomiska olägenheter. Om det föreligger försvars- och säkerhetspolitiska skäl finns det en möjlighet för regeringen respektive att besluta om undantag från bestämmelserna i LoU.

### *Marknadsundersökning*

Försvarets materielverk genomför initialt en marknadsanalys i syfte att identifiera möjliga lösningar och aktörer på marknaden. Utgående från den kravställning som fastställts följer myndigheten den gällande materielförsörjningsstrategin vid val av lämpliga lösningar.

Försvarets materielverk genomför därefter en annonsering av en upphandling efter att marknadsundersökningen har skett. Detta utgör den formella startpunkten som gör det möjligt för leverantörer att lämna anbud. Annonseringen (anbudsinfordran) ska ange de krav som ställs på den vara eller tjänst som ska upphandlas, samt redovisa hur inkomna anbud kommer att utvärderas.

### *Handläggning*

Då anbudet inkommer bereds dessa för att finna vilket anbud som är det mest förmånliga baserat på de urvalskriterier som angivits. Därefter kan, vid komplexa upphandlingar, förhandlingar med möjliga leverantörer genomföras. Vid komplexa upphandlingar är det vanligt förekommande att förhandlingar genomförs fram till dess ett färdigt avtal föreligger och är klart för att undertecknas, men med förbehåll av regeringens godkännande i det fall ett sådant godkännande krävs.

### *Tilldelningsbeslut*

Försvarets materielverk fattar beslut om val av leverantör genom ett så kallat tilldelningsbeslut, där grunden för beslutet anges. Vid komplexa upphandlingar hemställer myndigheten normalt om regeringens bemyndigande att få beställa en anskaffning av det tänkta materielsystemet. På motsvarande sätt hemställer myndig-

heten om regeringens bemyndigande att få teckna avtal, i det fall ett sådant bemyndigande krävs. Därefter beställer Försvarmakten den materiel som ska upphandlas av Försvarets materielverk, som avtalar slutligt med en leverantör. Leverantören har därefter att uppfylla sina åtaganden enligt det avtal som ingåtts och leverera varor och tjänster enligt detta avtal.

#### *Leveransgodkännande, m.m.*

Försvarets materielverk måste normalt även verifiera och validera funktionalitet och säkerhet i de system som överlämnas till Försvarmakten, särskilt vad gäller komplexa materielsystem. Detta är normalt en förutsättning för överlämning av ett komplext flygmaterielsystem till Försvarmakten. I samband med leveranser genomförs kontroller och leveransgodkännanden av Försvarets materielverk. För komplexa upphandlingar och materiel kan detta arbete vara omfattande. För ett flygmaterielsystem krävs bl.a. att leverantören kan uppvisa ett gällande militärt typcertifikat (MTC). Myndigheten måste vidare för att kunna ta ansvar för de olika ingående delarna i ett komplett materielsystem ansöka och erhålla ett materielsystemintyg (MSI), som utfärdas av Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör.

## **6.10 Överväganden och slutsatser**

### **6.10.1 Några utgångspunkter**

#### *Betydelsen av 2009 års försvarspolitiska inriktningsbeslut*

Militärhelikopterutredningen har analyserat betydelsen av 2009 års försvarspolitiska inriktningsbeslut för Försvarmaktens fortsatta utveckling och krav på myndighetens framtida operativa förmåga. Utredningen har vidare analyserat vad som anges i regeringens styrdokument om kraven på myndighetens operativa förmåga och krav på medeltung helikopterkapacitet. Utredningen också analyserat aktuella och långsiktiga behov av sådan kapacitet. Av analyserna framkommer att det föreligger tydligt behov av en ökad medeltung helikopterkapacitet i myndighetens helikopterverksamhet om statsmaktens krav på Försvarmakten förmåga att stödja armé- och

marinstridskrafterna samt internationella insatser med medeltung helikopterkapacitet ska mötas.

### *Oklar målbild*

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att Försvarets materielverks, hantering av helikopterverksamheten tidigare präglats av en oklar målbild samt, i vissa fall, brist på långsiktig och stabil hantering av helikopterverksamheten (se kapitel 8.) Hanteringen av helikopterverksamheten har istället – framförallt under andra hälften av 2000-talet – kommit att präglas av en påtaglig obalans mellan uppgifter och resurser, vilket i sig medfört kortsiktiga beslut och tvära kast mellan olika inriktningar av verksamheten. Utredningen anser därför att en grundläggande utgångspunkt vid fortsatta överväganden av möjliga handlingsvägar att förstärka Försvarets materielverks medeltunga helikopterkapacitet är att helikopterverksamheten nu måste ges förutsättningar till en långsiktig stabil utveckling, där balans råder mellan uppgifter och resurser. Detta är inte minst viktigt mot bakgrund av utvecklingen inom flygsäkerhetsområdet och haverifrekvensen under 2000-talet (se kapitel 7).

### *Ingen avveckling innan nytt helikoptersystem införts*

Militärhelikopterutredningen anser vidare – mot bakgrund av visade erfarenheter – att den operativa medeltunga helikopterkapacitet som Försvarets materielverk idag förfogar över inte ska planeras för avveckling förrän en likvärdig eller bättre kapacitet baserad på ett annat helikoptersystem har tillskapats och validerats. Att skjuta upp beslut och förberedelser för avveckling av helikopter 10 innebär i och för sig extra kostnader, vilka dock ska ställas i relation till risken att den enda tillgängliga medeltunga helikopterkapaciteten, där erfarenhet av operativ insats skapats med start 2011, avvecklas innan ett fullgod eller en större kapacitet har tillskapats. Mot bakgrund av tidigare erfarenhet bör därför planering och verksamhet ske för att säkerställa handlingsfrihet för fortsatt drift av helikoptersystemet väl bortom den tidpunkt då annan medeltung helikopterkapacitet bedöms vara operativ i Försvarets materielverk.

Detta är enligt utredningens mening en rimlig kostnad i förhållande till hittillsvarande erfarenheter som pekar på att det är lätt att underskatta de samlade riskerna, tidsåtgång, resursåtgång och påverkan på verksamhetssäkerhet vid anskaffning och introduktion av ett nytt helikoptersystem.

*Krav på tydlig kravställning, m.m.*

Militärhelikopterutredningen kan också konstatera att hittillsvarande erfarenheter av anskaffning av ett nytt helikoptersystem eller modifiering av ett befintligt helikoptersystem indikerar att en förutsättning för att nå framgång via nyanskaffning och modifiering av helikoptersystem är förekomsten av en klar, tydligt och hållbar kravställning, tillräcklig tid för förberedelser och genomförande av anskaffningar samt en korrekt värdering av marknadens och leverantörers möjligheter att leverera. Vid vägval av hur den medeltunga helikopterkapaciteten kan ökas, bör därför särskild vikt fästas vid nu angivna mer generella förutsättningar i syfte att minska riskerna vid utvecklingen av helikopterverksamheten.

*Både långsiktiga och kortsiktiga behov*

Militärhelikopterutredningen konstaterar att behovet av ökad medeltung helikopterkapacitet föreligger såväl långsiktigt som i det korta perspektivet. Vid övervägande av möjliga handlingsvägar för en förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten måste därför såväl det långsiktiga som det kortsiktiga behovet av sådan kapacitet beaktas, vilket innebär att samtidigt som åtgärder vidtas för att möta det kortsiktiga behovet måste det långsiktiga behovet omhändertas på ett sådant sätt att helikopterbataljonens kan ges förutsättningar att uppnå en långsiktigt stabil utveckling för att möta den framtida målbilden och förbandsmålsättningen för helikopterbataljonen.

*Brister relativt gällande förbandsmålsättning*

Försvarmakten helikopterbataljon ska enligt nu gällande preliminära förbandsmålsättning på sikt operera två helikoptersystem, ett medeltungt helikoptersystem 14 och ett lätt helikoptersystem 15.

Myndigheten har i dag dock endast ett operativt medeltungt helikoptersystem i form av helikoptersystem 10, vilket enligt förbandsmålsättningen ska avvecklas när helikoptersystem 14 blir operativt. Helikoptersystem 4 ska enligt tidigare beslut avvecklas men avvecklingen har stoppats i avvaktan på regeringens ställningstagande till den framtida helikopterkapaciteten.

Helikopterbataljonen uppvisar i dag betydande brister i den operativa förmågan i förhållande till vad som anges i förbandsmålsättningen. Bristerna återfinns både vad gäller mark- och sjöoperativ förmåga. Vad gäller den markoperativa förmågan finns brister särskilt vad gäller förmågan att med medeltung helikopterkapacitet genomföra taktiska trupp- och materieltransporter i såväl nationella som internationella insatser.

Bristerna i den sjöoperativa förmågan finns främst i förmågan till ytstrid och ubåtsjakt med medeltung helikopter, där bristerna bedöms bestå till dess helikoptersystem 14 i sjöoperativ konfiguration blir operativ omkring 2020.

Bristerna i den medeltunga helikopterkapaciteten relativt den nu gällande förbandsmålsättningen bedöms kvarstå till dess helikoptersystem 14 – enligt nu gällande planering – blir operativt omkring 2017, om inte ytterligare medeltunga helikopterresurser tillförs innan dess.

### *Ny förbandsmålsättning*

Försvarsmakten arbetar nu med framtagande av en ny förbandsmålsättning för helikopterbataljonen. Denna målsättning ska i en första etapp beskriva målsättningen 2014. Utredningen anser att ett eventuellt beslut om att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten inte kan enbart grundas på målsättningen 2014, som endast bör ses som ett delmål, utan bör ha en mer långsiktig inriktning, bl.a. mot bakgrund av kraven på en långsiktighet och stabilitet i helikopterverksamheten samt den beräknade livslängden på militära helikoptersystem, som i vissa fall kan uppgå till 30–40 år. Utredningen anser att åtgärder för att möta myndighetens långsiktiga behov av ökad medeltung helikopterkapacitet därför bör ha som utgångspunkt en framtida målbild som sträcker sig minst 20–30 år framåt i tiden.

*Det långsiktiga behovet*

Som framgår av kapitel 3 medför statsmaktens inriktning av Försvarmaktens utveckling och krav på operativ förmåga att insatsförbanden ska bli färre men mer lättroliga och tillgängliga samtidigt som myndigheten ska ha beredskap att kunna genomföra internationella fredsfrämjande insatser i förhöjd hotmiljö, varav minst en större insats och fyra mindre insatser. Helikopter bataljonen ska därvid kunna stödja både armé- och marinstridskrafter samt pågående internationella insatser under en längre period med medeltung helikopterkapacitet.

Utredningen bedömer att de uppgifter och deluppgifter som återfinns i nuvarande preliminära förbandsmålsättning för helikopter bataljonen i allt väsentligt motsvarar de långsiktigt överblickbara framtida kraven på helikopter bataljonens uppgifter och deluppgifter. De är också i stort i överrensstämmelse med de krav som återfinns i den nuvarande förbandsmålsättningen.

Dock innebär den nya inriktningen av Försvarmaktens deltagande i internationella insatser att helikopter bataljonen kontinuerligt bör kunna stödja internationella insatser med medeltung helikopterkapacitet. Ytterligare helikopterresurser bör därför tillföras för att tillgodose de operativa behoven. Därutöver framträder även ett ökat långsiktigt nationellt behov att kunna nyttja medeltunga helikopterresurser för taktisk trupptransport vid såväl insats som övningar, särskilt efter 2009 års försvarspolitiska inriktningsbeslut med inriktning på mer rörliga och tillgängliga insatsförband.

Utredningen kan samtidigt konstatera att Försvarmaktens förmåga att stödja samhället med medeltunga helikopterresurser har nedgått väsentligt och idag är mycket begränsad. För det fall det civila samhällets resurser inte skulle räcka till skulle detta kunna få allvarliga konsekvenser vid en större naturkatastrof eller olycka där behov av större helikopterresurser föreligger. Utredningen bedömer att det långsiktigt alltjämt kommer att finnas behov av Försvarmaktens medeltunga helikopterresurser när det civila samhällets resurser inte räcker till. En tillförsel av ytterligare medeltunga helikopterresurser innebär därför att helikopter bataljonens förmåga att stödja samhället med helikoptertransporter kommer att öka betydligt.

*Det kortsiktiga behovet*

Militärhelikopterutredningen identifierar i delbetänkandet brister i helikopterbataljonens mark- och sjöoperativa förmåga. Bristerna får till följd att helikopterbataljonen på kort sikt kommer att sakna förmåga att stödja insatsförbanden med medeltung helikopterkapacitet för taktiska transporter och medicinsk evakuering, bland annat vad gäller under beredskapsperioden och vid en eventuell insats för den nordiska stridgruppen 2011 (NBG 11) respektive 2014 (NBG 14). Vidare kommer det svenska truppbidraget till Afghanistan att sakna egen förmåga till medicinsk evakuering efter andra kvartalet 2013.

Militärhelikopterutredningen lägger sammanfattningsvis följande till grund för de fortsatta överväganden som görs i frågan om förutsättningar att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten.

Statsmaktens beslut om ny försvarspolitik inriktning med åtföljande krav på Försvarsmaktens operativa förmåga innebär ökade krav på helikopterbataljonen att stödja insatsförbanden med medeltung helikopterkapacitet vid såväl nationella som internationella insatser. Den medeltunga helikopterförmågan ska därvid långsiktigt baseras på helikoptersystem 14. Försvarsmaktens behov av ökad medeltung helikopterkapacitet långsiktigt avser förmåga att understödja arméförband och marina förband med helikopterenheter. Vidare finns ett särskilt behov av att över tiden kunna stödja markstridsförbanden i internationella insatser med medeltung helikopterkapacitet för taktiska transporter och medicinsk evakuering. Kortsiktigt finns behov av markoperativ helikopterkapacitet för taktiska transporter och medicinsk evakuering i den nordiska stridgruppen 2011 (NBG 11) respektive 2014 (NBG 2014) samt medicinsk evakuering i insatsen i Afghanistan efter 2013. Försvarsmaktens behov av sjöoperativ helikopterkapacitet avser främst ökad förmåga till ytstrid och ubåtsjakt till dess helikoptersystem 14 blir operativ omkring år 2020.

Militärhelikopterutredningen gör sammantaget bedömningen att vad regeringen och riksdagens försvarsutskott nu anger i fråga om kraven på helikopterbataljonen innebär väsentligt ökade krav på medeltung helikopterkapacitet relativt den nu gällande preliminära förbandsmålsättning för helikopterbataljonen.



### 6.10.2 Förutsättningar att öka den medeltunga helikopterkapaciteten

Militärhelikopterutredningen bedömer att angivna brister i den markoperativa förmågan och de ökade kraven kan avhjälpas genom att den medeltunga helikopterkapaciteten förstärks, antingen genom att befintliga helikoptersystem vidmakthålls, utvecklas och modifieras eller att ett nytt medeltungt helikoptersystem anskaffas.

Frågan om ett befintligt system ska utvecklas och modifieras eller om ett nytt medeltungt helikoptersystem bör anskaffas beror på vilken ambitionsnivå som bör gälla för helikopter bataljonens förmåga att stödja insatsförbanden med medeltung helikopterkapacitet. Utredningen analyserar därför till en början olika möjliga ambitionsnivåer vid en förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten. Först måste emellertid förhållandet mellan antalet helikoptrar och den operativa effekten beröras.

#### *Antalet helikoptrar och den operativa effekten*

Militärhelikopterutredningen vill framhålla att antalet helikoptersystem och antalet konfigurationer i ett helikoptersystem i relation till det totala antalet helikoptrar är från materiella utgångspunkter avgörande för vilken operativ effekt som kan uppnås. Den operativa effekt som kommer att kunna skapas är helt beroende av det antal helikoptrar som slutligen modifieras eller anskaffas. Ett blygsamt antal kan komma att ge långsiktiga strukturella begränsningar i den operativa effekt som eftersträvas och påverkar således även de uppgifter som kommer att kunna lösas.

Militärhelikopterutredningen erfar, bl.a. från besöken vid helikopterförbanden i Nederländerna och Storbritannien, att en helikopter som är insatt i en internationell insats kräver ytterligare fyra helikoptrar som brukas för utbildning, tillsyner och modifieringar. Det innebär att var femte helikopter i en homogen helikopterpark stadigvarande kan nyttjas i en internationell insats. Denna relation medför att ett helikoptersystem med 15–20 helikoptrar i ett utförande innebär att tre till fyra helikoptrar stadigvarande skulle kunna nyttjas i internationella operationer. Då insatsmiljöer med förhöjd hotnivå normalt innebär att ett roteuppträdnade är nödvändigt medför detta att den beredskap och uppdragsfrekvens som kan genomföras blir starkt beroende av hur många helikoptrar som

totalt kan sättas in i en insats. Således är antalet helikoptrar i sig en kvalitativ egenskap för ett helikoptersystem avseende vilken operativ effekt som kan skapas.<sup>27</sup>

Baserat på andra länders erfarenheter bör numerären i ett medeltungt helikoptersystem därför uppgå till femton helikoptrar för att det ska utgöra en långsiktigt relevant lösning. Då en sådan lösning övervägs måste även haverireserv, m.m. beaktas. Inom ramen för antalet helikoptrar av en helikoptertyp kan tillgänglighet och flygtidsproduktion ökas, respektive sårbarheten för störningar minskas, om helikoptrarna har en och samma konfiguration. Därför bör om möjligt flera olika konfigurationer inom ett helikoptersystem undvikas.

---

<sup>27</sup> För att upprätthålla beredskap för medicinsk evakuering i ett insatsområde krävs två helikoptrar (en rote) då man uppträder i förhöjd hotmiljö. Skälet till detta är att den ena helikoptern löser den medicinska evakueringen samtidigt som den andra utgör understödshelikopter i syfte att öka uppdragssäkerheten. Upprätthållande av beredskapen förutsätter i materiella termer minst tre helikoptrar för att med rimlig säkerhet säkerställa att två helikoptrar är tillgängliga över tiden. På den tredje helikoptern genomförs under tiden antingen förebyggande eller avhjälpande underhållsåtgärder. Vidare krävs normalt tre besättningar i insatsområdet som över tiden roterar mellan beredskap och återhämtning/vila. Erfarenheten från andra länder som verkar i insatsområden, bl.a. Afghanistan, visar att om den reella flygtiden för helikoptrar i beredskap vid en insats i hotmiljö är relativt låg kommer besättningarnas färdighet att successivt minska varför det är nödvändigt att rotera besättningarna med tre månaders intervall. Under tiden då besättningarna är i Sverige genomförs flygträning och övning i aktuella flygprofiler. Försvarsmaktens planering bygger på att helikopterenhetens sex besättningar upprätthåller beredskapen i insatsområdet under ett år, tre månaders rotationer. Samtidigt pågår uppbyggnad av de därpå följande sex besättningarna som ska avlösa de förstnämnda. Denna träning pågår i cirka 18 månader. Detta innebär att över tiden är det 15 besättningar som är antingen insatta i insatsområdet eller vidmakthåller sin flygfärdighet eller är i uppbyggnadsfasen. Varje besättning flyger omkring 250 flygtimmar per år, vilket ger ett årligt flygtidsbehov på sammanlagt 3 750 flygtimmar. För att skapa en långsiktigt hållbar lösning så finns ytterligare nio besättningar som är i återhämtningsfasen och löser andra uppgifter vid förbandet. Under denna tid bedrivs i princip ingen aktiv flygtjänst. Således finns det sammanlagt fyra omgångar om sex besättningar som roterar mellan de tre faserna insats (3+3 månader under ett år), uppbyggnad/förberedelser och nationella insatser (cirka 18 månader) samt återhämtning/annan verksamhet (cirka 18 månader). Härutöver krävs en nyrekrytering över tiden av tre flygförare som genomför grundläggande flygutbildning på den aktuella helikoptertypen, vilket medför ett flygtidsuttag på sammanlagt 450 flygtimmar per år. Härutöver tillkommer behov av flygtid för personal i flygtjänstledande befattningar, t.ex. flygchef/lokal flygchef, chefs-pilot, flygsäkerhetsofficer och divisionschef, med ett årligt flygtidsuttag om totalt 500 flygtimmar per år. Sammantaget innebär detta att det åtgår omkring 4 700 flygtimmar per år för att över tiden kunna ha två helikoptrar (en rote) i beredskap i ett insatsområde. Försvarsmaktens moderna helikoptrar flyger cirka 275–325 flygtimmar per helikopter och år. 15 helikoptrar kan producera mellan 4 125 och 4 875 flygtimmar. Om tre helikoptrar ska vara insatta i ett insatsområde krävs således att helikoptersystemet omfattar minst 15 helikoptrar för att kunna producera erforderlig flygtid.

### 6.10.3 Olika ambitionsnivåer

Militärhelikopterutredningen bedömer – mot bakgrund av vad som anges i regeringens styrdokument samt aktuella och långsiktiga behov – att det finns skäl att beskriva tre olika ambitionsnivåer för utvecklingen av Försvarmaktens medeltunga helikopterkapacitet. Samtliga nivåer har som utgångspunkt att helikopterbataljonen i framtiden långsiktigt ska kunna lösa huvuduppgifter och deluppgifter som framgår av den nu gällande preliminära förbandsmålsättning. I denna anges att helikopterbataljonen är dimensionerad för att kunna genomföra samtliga typinsatser var för sig. Den är även dimensionerad för att kunna genomföra typinsatserna 2, 4 och 5 samtidigt, men den insats som startar sist ges en lägre ambitionsnivå.

Med det angivna som utgångspunkt kan utredningen samtidigt konstatera att de kortsiktiga behoven av medeltung helikopterkapacitet kan uppfyllas på olika sätt och vid olika tidpunkter beroende på ambitionsnivå och vid de olika tidpunkterna tillgänglig helikopterkapacitet. Avgörande för vilken ambitionsnivå man väljer blir kravet på *när* den medeltunga helikopterkapaciteten måste förstärkas.

#### *Nivå 1*

Denna ambitionsnivå innebär att helikopterbataljonen ska kunna lämna stöd vid hävdande av territoriell integritet (typinsats 2), lämna stöd till specialförbanden (typinsats 4) och lämna stöd till ett snabbinsatsförband (typinsats 5) samtidigt som helikopterbataljonen kontinuerligt stöder minst *en* internationell insats med markoperativ tyngdpunkt med en helikopterenhet (3 medeltunga helikoptrar) (typinsats 7), till exempel den svenska insatsen i Afghanistan från 2013.

Varken helikoptersystem 4 eller helikoptersystem 10 möter kravet på antal helikoptrar i helikoptersystemet eller kan uppnå operativ effekt vid denna tidpunkt för att utgöra ett alternativ i denna ambitionsnivå (avsnitt 6.3 och 6.4). Helikoptersystem 14 bedöms ge operativ effekt omkring 2017. Det enda alternativ som kvarstår i denna ambitionsnivå för att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten 2013 är att ett nytt medeltungt helikoptersystem anskaffas. Utredningen har i avsnitt 6.8 redogjort för vilka

förutsättningar som råder i detta alternativ. Denna ambitionsnivå innebär att Försvarsmakten skulle långsiktigt opera två medeltunga helikoptersystem med ett begränsat antal olika konfigurationer från 2017.

Militärhelikopterutredningen utgår i denna ambitionsnivå från statsmaktens tidigare inriktning att den sjöoperativa förmågan kan tillåtas nedgå under en begränsad period till dess helikoptersystem 14 i sjöoperativ konfiguration införs omkring 2017 och uppnår operativ förmåga omkring 2020.

I denna ambitionsnivå ökar samtidigt helikopterbataljonens förmåga att stödja samhället med medeltung helikopterkapacitet från 2013.

### *Nivå 2*

I denna ambitionsnivå antas samma utgångspunkter gälla ifråga om typinsatsen 2,4 och 5 samt att helikopterbataljonen därutöver ska kunna stödja minst *en* internationell insatser med markoperativ tyngdpunkt med en helikopterenhet kontinuerligt över tiden, till exempel den svenska insatsen i Afghanistan, *tidigast 2015*.

Denna ambitionsnivå utgår från att helikopterbataljonens medeltunga helikopterkapacitet utgörs av helikoptersystem 14 och ytterligare ett medeltungt helikoptersystem om minst 15 helikoptrar, till exempel tio helikopter 10 i konfiguration 10 B. Härutöver behöver ytterligare fem nya helikoptrar anskaffas till helikoptersystemet. På grund av kraven på fortsatta modifieringar av helikoptersystem 10, behovet av anskaffning av fem nya helikoptrar och leveransförseningarna av helikoptersystem 14 bedöms en ökning av den medeltunga helikopterkapaciteten i denna ambitionsnivå kunna uppnås tidigast omkring 2015–2006 (se avsnitt 6.5.)

Militärhelikopterutredningen utgår även i denna ambitionsnivå från statsmaktens tidigare inriktning att den sjöoperativa förmågan kan tillåtas nedgå under en begränsad period till dess helikoptersystem 14 i sjöoperativ konfiguration införs omkring 2017 och uppnår operativ förmåga omkring 2020.

I denna ambitionsnivå ökar också helikopterbataljonens förmåga att stödja samhället med medeltung helikopterkapacitet, dock inträffar denna förmåga två eller tre år senare än i ambitionsnivå 1.

### Nivå 3

I denna nivå antas samma utgångspunkter gälla ifråga om typinsatsen 2,4 och 5 samt att helikopterbataljonen därutöver ska kunna stödja en internationell insatser *intermittent* med markoperativ tyngdpunkt med helikopterenheter, t.ex. till exempel den svenska insatsen i Afghanistan från 2015.

Denna ambitionsnivå utgår från att helikopterbataljonens medeltunga helikopterkapacitet – utöver helikoptersystem 14 – består av ytterligare 10 medeltunga helikoptrar i form av modifierade helikopter 10, samtliga i version 10B.

Militärhelikopterutredningen utgår även i denna ambitionsnivå från statsmaktens tidigare inriktning att den sjöoperativa förmågan kan tillåtas nedgå under en begränsad period till dess helikoptersystem 14 i sjöoperativ konfiguration införs omkring 2017 och uppnår operativ förmåga omkring 2020.

På motsvarande sätt som i ambitionsnivå 2 ökar helikopterbataljonens förmåga att stödja samhället med medeltung helikopterkapacitet även i denna ambitionsnivå, om än med mindre kapacitet.

#### 6.10.4 Sammanfattande analys

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att det för närvarande föreligger betydande brister i helikopterbataljonens mark- och sjöoperativa förmåga. Bristerna gäller särskilt förmågan att stödja armé- och marinstridskrafterna med medeltung helikopterkapacitet samt att kontinuerligt över tiden kunna stödja insatsförbanden i internationella insatser.

Helikoptersystem 14 kommer enligt nuvarande planering att kunna ge operativ effekt 2017. Helikoptersystem 14 är dock inte dimensionerad för att helikopterbataljonen långsiktig ska kunna uppfylla statsmaktens ny krav på medeltung helikopterkapacitet i nu planerad omfattning. Inte heller helikoptersystem 4 eller helikoptersystem 10 i nuvarande konfiguration möter de angivna resurs- och tidskraven.

Det föreligger därför ett behov av att förstärka helikopterverksamheten med ytterligare medeltunga helikoptrar. En effekt av en förstärkning av helikopterbataljonen med ytterligare femton medeltunga helikoptrar är att det kommer att finnas drygt tio

helikoptrar i helikoptersystemet som – utöver att nyttjas för att vidmakthålla besättningarnas status – även kan nyttjas till andra uppgifter, eftersom en insats enligt typinsats 7 i sig inte binder upp fler än tre eller fyra helikoptrar i insatsområdet. En ökad volym helikoptrar skulle därmed långsiktigt även skapa ökad handlingsfrihet och effekt i samtliga typinsatser, långsiktigt även sjöoperativ, genom att helikopter 14 i sjöoperativ konfiguration kan frigöras för sin huvuduppgift.

Differensen avseende helikopterkapaciteten med eller utan tillskott illustreras i tabell 6.1–6.2 sist i detta kapitel.

Utredningen har med utgångspunkt i vad regeringen anger om kraven på Försvarmaktens framtida operativa förmåga och helikopterbataljonens medeltunga helikopterkapacitet samt tillgängliga ekonomiska resurser analyserat och identifierat tre ambitionsnivåer att öka helikopterbataljonens medeltunga helikopterkapacitet.

Ambitionsnivå 1 tillgodoser krav på att helikopterbataljonen kontinuerligt över tiden ska kunna stödja en internationell insats med medeltung helikopterkapacitet för taktiska transporter och medicinsk evakuering. Vidare finns förutsättningar den förstärkta helikopterkapaciteten kan uppnås tidigt från 2013 och att helikopterbataljonen ges en långsiktigt ökad medeltung helikopterkapacitet från denna tidpunkt.

Även ambitionsnivå 2 tillgodoser kravet på att helikopterbataljonen kontinuerligt över tiden ska kunna stödja minst en internationell insats med medeltung helikopterkapacitet för taktiska transporter och medicinsk evakuering. Denna förmåga uppnås dock inte förrän tidigast 2015. Denna nivå förutsätter också att helikoptersystem 10 modifieras fullt ut och att helikoptersystemet förstärks med ytterligare fem för systemet anpassade helikoptrar. Denna ambitionsnivå medför att Försvarmakten i praktiken skulle komma att operera tre medeltunga helikoptersystem från 2017.

Ambitionsnivå 3 innebär att helikoptersystem 10 i nuvarande omfattning men i modifierad konfiguration vidmakthålls över tiden tillsammans med helikoptersystem 14. Alternativet möter inte behovet att kortsiktigt förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten eftersom systemet måste modifieras efter att insatsen i Afghanistan avslutas 30 juni 2013. Helikoptersystemet bedöms därefter kunna ge operativ effekt 2015 eller 2016. Alternativet möter inte heller på grund av det begränsade antalet helikoptrar i helikoptersystem behovet att kontinuerligt över tiden kunna stödja

internationella insatser med medeltung helikopterkapacitet för taktiska transport och medicinsk evakuering.

*Behov och risker om den medeltunga helikopterkapaciteten ska öka 2013*

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att hanteringen av möjligheterna att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten, dvs. det forcerade tempot, avsaknad av en tydlig kravbild och förutsättningarna i övrigt för att skapa en ökad medeltung helikopterkapacitet, innehåller ett antal likartade omständigheter som bland annat föregick anskaffningen av helikoptersystem 14 och upphandlingen av modifiering av helikoptersystem 10. Utredningen anser att innan ett beslut tas om möjlig handlingsväg för att förstärka den medeltunga helikopterkapaciteten bör det föregås av en genomgripande riskanalys. Det gäller dels för valet av hur den medeltunga helikopterkapaciteten kan ökas, dels de kompletterande åtgärder som kan behöva vidtas i den verksamhet som för närvarande genomförs.

Utredningen bedömer att följande måste uppfyllas för att möjliggöra att ett nytt medeltungt helikoptersystem ska kunna uppnå målsättningen med anskaffningen och bli operativt under 2013:

- att anskaffningen även innehåller utbildning av såväl besättningar som helikoptertekniker och att denna utbildning om möjligt tillgodoser behovet även för taktisk flygutbildning samt praktik skede för teknisk personal. Denna del (tillsammans med de materiella förutsättningarna) är avgörande för tidpunkten då systemet kan ge effekt,
- att leverantören kan ge ett omfattande stöd under såväl driftsättningsfasen som under den fortsatta driften vad avser flygtidsproduktionen och den kontinuerliga luftvärdigheten för att härigenom öka tillväxttakten,
- att Försvarmakten och Försvarets materielverk tillsammans ser över processerna och tillämpningen av regelverken i samband med driftsättning, t.ex. rörande leveranskontroller, certifiering, validering, systemsäkerhetsarbetet, ackreditering, överlämning,

indatering av förvaltningssystem, beslut om användning (BOA), m.m.

- att ansvarsfördelningen mellan myndigheterna klarläggs,
- att upphandlingen och införandet aktivt följs upp även på högre nivåer inom båda myndigheterna, särskilt vad gäller riskbedömning och behovet av korrigerande åtgärder över tiden.
- att volymen helikoptrar som anskaffas står i proportion till den ambition som eftersträvas med anskaffningen, dvs. om ambitionen är att säkerställa en långvarig förmåga till medicinsk evakuering med helikopter bör antalet helikoptrar vara 15–20 stycken.
- att nationella särkrav inte förekommer.

## 6.11 Dimensionering, m.m.

### 6.11.1 Försvarsmakten

*Försvarsmakten* har analyserat det infrastrukturella behovet vid anskaffning av ett nytt medeltungt helikoptersystem. Myndigheten har i analysen förutsatt ett behov av ny infrastruktur och har analyserat behoven vid anskaffning av ett nytt helikoptersystem bestående av 15 medeltunga helikoptrar. Analysen innefattar byggnation av hangarer med erforderlig säkerhets- och brandskyddsnivå, plattor samt lokaler för personal och säkerhetsmaterieltjänst. Data för miljöprövning har ej kunnat analyseras i detalj. Myndigheten anger att det för närvarande finns viss överkapacitet när det gäller hangarplatser. Överkapaciteten beror på den försenade leveransen av helikoptersystem 14. Beroende på val av handlingsalternativ uppstår möjligen ytterligare kapacitet i samband med avyttring eller omDispositionering av helikoptersystem 4. Vid en anskaffning av ett nytt helikoptersystem kommer inte samtliga helikoptrar kunna hangareras på samma plats. Eventuellt måste ytterligare åtgärder, t.ex. installation av brandskyddsutrustning, höjning av säkerhetsskyddsklass, m.m. samt en omDispositionering av andra resurser och verksamheter att behöva genomföras. Detta kan även medföra negativ påverkan på annan verksamhet och ökade kostnader. Därefter krävs en investering i infrastruktur som resulterar i en ökad belastning på anslaget 1.1 totalt omfattande



cirka 400 miljoner fördelat på perioden 2011–2020. Efter beslut om grundorganisationens utformning kan en säkrare bedömning av de infrastrukturella behoven fastställas varvid behovet av ytterligare en hangar inte kan uteslutas. En bedömd investeringskostnad för denna hangar bedöms idag till cirka 300 miljoner kronor.

### 6.11.2 Försvarets materielverk

*Försvarets materielverk* påpekar att myndigheten har genomföra och hantera pågående upphandlingar, modifieringar samt vidmakthållande av helikoptersystem 10, 14 och 15. Att anskaffa och omhänderta ett nytt medeltungt helikoptersystem kommer att påverka myndighetens möjligheter att genomföra avtalade leveranser. Om ett nytt medeltungt helikoptersystem ska introduceras i den planerade tidsperioden så kommer ett stort antal funktioner att påverkas. Dessa är bland andra ackreditering, certifiering, initialt vidmakthållande, leveranser, löpande vidmakthållande, modifieringsprogram, projektledning, underlag för beslut om användning (BOA), underlag för MSI-deklaration, validering, verifiering och överlämning. De funktioner som påverkas kommer att bedrivas parallellt, eller nära parallellt med motsvarande funktioner/aktiviteter för helikoptersystem 14.

*Försvarets materielverk* påpekar att om anskaffning av ett nytt helikoptersystem genomförs, kommer sannolikt ett antal ingående delsystem behöva avmodifieras och ersättas med system som ska anskaffas, verifieras och godkännas med mera på grund av sekretessskäl. Omfattningen av sådan verksamhet beror av kravställning och vald helikoptertyp samt möjligheten för exporterande land att tillhandahålla denna typ av system till Sverige.

*Försvarets materielverk* påpekar vidare att den samlade verksamheten kommer att ske parallellt, eller nära parallellt, så innebär det att trånga resurser kommer att uppstå. Det leder till att väntetider/stillestånd kommer att uppstå och att verksamheter kommer att behöva genomföras sekventiellt. Således bedöms den största påverkan komma att bli avseende driftsättningen av helikopter 14 i Försvarmakten eftersom resurser och fokus splittras. Myndigheten påpekar att Försvarmakten prioriterar verksamhet förknippad med pågående och planerade insatser framför annan verksamhet. Om ett nytt medeltungt helikoptersystem skulle anskaffas så kommer den verksamheten att prioriteras framför

fullföljandet av leveranser, driftsättning och förmågeuppbyggnad av helikopter 14. Baserat på att prioritering inte endast är att rangordna verksamhet, utan att ta bort verksamhet som konkurrerar om trånga resurser, så blir innebörden av detta att förutsättningarna för ett framgångsrikt fullföljande av helikopter 14 kraftigt försämras.

*Försvarets materielverk* påpekar att osäkerheten kring val av ytterligare medeltung helikoptertyp, ambitionsnivå och tidsförhållanden samt förutsättningar i övrigt är stor, varför påverkan på myndighetens produktion är svår att kvantifiera. Man bedömer det inte som möjligt att genom omfördelning av resurser och rekrytering kunna möta detta behov utan att det får konsekvenser på övrig produktion. Konsekvenserna bedöms bli stora och påverka övrig produktion, inte bara inom helikopterområdet.

*Försvarets materielverk* framhåller att myndigheten kommer att löpande balansera det förändrade behovet av stöd med att genomföra rekryteringar, samt att tillföra resurser och kompetens från andra verksamheter inom myndigheten. Man kommer fortsatt att dimensionera den helikopterrelaterade verksamheten utgående från Försvarmaktens krav. Att introducera ett nytt medeltungt helikoptersystem parallellt, eller nära parallellt med helikopter 14, innebär dock ett ökat behov av resurser och kompetens relativt dagens situation. Det bör noteras att den möjliga rekryteringsbasen i Sverige är begränsad avseende personal som har efterfrågad kompetens. Detta gör att det kommer att råda begränsningar att kunna genomföra en stor resursanpassning givet tidsförhållandena.

*Försvarets materielverk* gör sammantaget bedömningen att det inte är möjligt att anskaffa och/eller modifiera ett nytt medeltungt helikoptersystem utan att det kommer att få påtagliga konsekvenser. Konsekvenserna kommer att vara olika beroende av valt alternativ. Konsekvenserna kommer i huvudsak uppstå i verksamheter förknippade med upphandlingar, modifieringar, vidmakthållande och driftsättning av helikoptersystem 10, 14 och 15 i den tidsperiod som avses. Även annan produktion, främst vad avser flygrelaterad produktion vilken även innefattar åtaganden gentemot andra länder, kommer att påverkas.

Tabell 6.1 Nuvarande medeltunga helikopterkapacitet - huvuduppgifter

Huvuduppgifter	Beskrivning	IOC HRP14													
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
1. Ytmålsstrid (YMS)	Understödjande vapensats mot ytmål	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ
2. Undervattensstrid (AWS)	Undervattensmåspaning och vapensats	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ
3. Övervakning och Underrättelseinhämtning	Passiv undervattensspaning Ytövervakning	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ
4. Punktmålsbekämpning (Beväpnad HRP15)	Vapensats mot punktmål Eskort av mark- och marinförband	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ
5. Taktisk Transport	Transport av trupp/ materiel inkluderande CASEVAC	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ
6. Specialförbands- understöd	Understöd av specialförband med uppgifterna 3-5, 7-8	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ
7. Combat Recovery	Undsättning av personal i hotmiljö	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ
8. MEDEVAC	Transport av skadade med möjlighet till kvalificerad vård	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ

Källa: Försvarsmakten.

■ Starkt Begränsad  
■ Begränsat Operativ  
■ Delvis Operativ  
■ Operativ

Tabell 6.2 Förstärkt medeltung helikopterkapacitet - huvuduppgifter

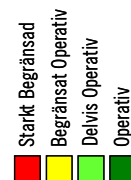
Huvuduppgifter	Beskrivning	IOc HKP Ny										IOc HKP 14								
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	År 20-								
1. Ytmålsstrid (YMS)	Understödjande vapeninsats mot ytmål	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ	Operativ
2. Undervattensstrid (AWS)	Undervattensmåspaning och vapeninsats	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ
3. Övervakning och Underrättelseinhämtning	Passiv undervattensspaning Yföretvakning	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ
4. Punktmålsbekämpning	Vapeninsats mot punktmål Eskort av mark- och marinförband	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad
5. Taktisk Transport	Transport av trupp/ materiel inkluderande CASEVAC	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ
6. Specialförbands- understöd	Understöd av specialförband med uppgifterna 3-5, 7-8	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ
7. Combat Recovery	Undsättning av personal i hotmiljö	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ
8. MEDEVAC	Transport av skadade med möjlighet till kvalificerad vård	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ

Källa: Försvarmakten.

Tabell 6.3 Nuvarande medeltung helikopterkapacitet - typinsatser

Typinsatser	Beskrivning	IOC HRP 14									
		År 20-									
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
T1 2 Territoriell integritet	Hävdva vår nationella integritet	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad
T1 3 Sjöoperativ insats	Understödja sjöstridsstyrka vid internationella insatser	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ
T1 4 Stöd till Specialförband	Stödja specialförband vid internationella som nationella insatser	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ
T1 5 Snabbinsatsstyrka	Stödja snabbinsatsstyrka vid internationella insatser	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ	Begränsat Operativ
T1 6 Internationell stabiliseringsinsats	Stödja med en autonom enhet vid internationell stabilisering	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad	Starkt Begränsad
T1 7 Långvarig internationell insats	Stödja internationellt vid en långvarig insats genom att förbandet roterar i insatsområde	Delvis Operativ	Delvis Operativ	Delvis Operativ	Delvis Operativ	Delvis Operativ	Delvis Operativ	Delvis Operativ	Delvis Operativ	Delvis Operativ	Delvis Operativ

Källa: Försvarsmakten.





## 7 Flygsäkerhet

### **Militärhelikopterutredningens bedömning:**

- Utredningen anser att det alltså finns utrymme för förbättringsåtgärder i flygsäkerheten i helikopterverksamheten.
- Försvarsmakten har genomfört ett åtgärdsprogram som medför att förutsättningarna för att kunna åtgärda de tidigare problemen klart förbättrats.
- Utvecklingen av flygsäkerheten utgör inget hinder mot att ytterligare helikopterresurser tillförs verksamheten.
- Försvarsmakten har vidtagit åtgärder för att stärka tillsynsfunktionens oberoende.
- Tillsynsfunktionens oberoende bör utvärderas vid senare tillfälle och innan ett eventuellt förslag om organisatorisk förändring på nytt övervägs.

### **7.1 Inledning**

Militärhelikopterutredningen har i uppdrag att analysera flygsäkerhetsfrågan i Försvarsmaktens helikopterverksamhet och föreslå förbättringsåtgärder. Utredningen har i delbetänkandet lämnat en beskrivning över uppgifter och organisation inom det flygsäkerhetsrelaterade området. Vidare finns i delbetänkandet en redogörelse för inträffade haverier i helikopterverksamheten under 2000-talet och efterföljande utredningar av Statens haverikommission och Försvarsmaktens interna utredningar.

## 7.2 Bakgrund

### *Utvecklingen av flygsäkerheten i helikopterverksamheten*

Försvarmakten har under 2000-talet drabbats av flera mycket allvarliga helikopterhaverier i verksamheten. Flera olika utredningar har med anledning av haverierna och vid revision av verksamheten pekat på allvarliga brister i flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

Statens haverikommission (SHK) har i sina utredningar konstaterat att resultaten från dessa visar på omfattande problem och brister i flera av de förutsättningar som måste finnas för att Försvarmakten ska kunna bedriva en säker helikopterverksamhet. Resultaten visar att förhållanden förvärrats under flera år och att myndigheten, trots flera allvarliga haverier, inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att förbättra säkerheten. SHK har i en rad rekommendationer lämnat förslag på åtgärder som ska öka flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

Försvarmakten har med anledning av dessa rekommendationer påbörjat ett arbete med att åtgärda identifierade flygsäkerhetsproblem. Myndigheten har i skrivelse den 19 maj 2010 till SHK redovisat vilka åtgärder som myndigheten hittills vidtagit med anledningen av haverikommissionens rekommendationer (se bilaga 7).<sup>1</sup>

## 7.3 Det fortsatta arbetet efter delbetänkandet

Militärhelikopterutredningen har efter delbetänkandet fortsatt att följa utvecklingen av flygsäkerheten i helikopterverksamheten. Utredningens expert på flygsäkerhet och utredningens referensgrupp för flygsäkerhet har med utgångspunkt i Statens haverikommissionens utredningar och rekommendationer samt Försvarmaktens interna åtgärdsprogram för att öka flygsäkerheten analyserat nuvarande status på flygsäkerheten och eventuella behov av ytterligare förbättringsåtgärder. Detta arbete har främst inriktats mot områdena organisation och ledning samt tillsynsverksamheten. I arbetet har även frågor som rör regler för militär luftfart behandlats.

---

<sup>1</sup> Försvarmaktens kompletterande svar till SHK på rapport RM 2008:03 den 19 maj 2010, HKV 02 810:58585 och Försvarmaktens kompletterande svar till SHK på rapport RM 2008:04 den 19 maj 2010, HKV 02 810:58409.



### 7.3.1 Försvarsmaktens inriktning Flygsäkerhet

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att Försvarsmakten tillsatt en projektgrupp med uppgift att analysera tidigare olyckor. Projektgruppens rapport resulterade i att ett uppdrag formulerades, där en uppgift inom ramen för uppdraget var att formulera Försvarsmaktens flygsäkerhetsdoktrin. Dokumentet är omformulerat till en inriktning för att passa in i Försvarsmaktens dokumentstruktur. Inriktning Flygsäkerhet omfattar Försvarsmaktens syn på flygsäkerhetsarbetet utifrån perspektivet militär förmåga. Rollen som tillsynsmyndighet för militär luftfart omfattas inte av dokumentet, men det står heller inte i motsatsförhållande till utövandet av tillsyn. Dokumentförslaget behandlades i flygsäkerhetsrådet den 2 december 2009 och den 27 januari 2010. Försvarsmaktens Inriktning Flygsäkerhet fastställdes av överbefälhavaren den 5 februari 2010.<sup>2</sup>

### 7.4 Verksamhetssäkerhet

Inom Försvarsmakten avser arbetsmiljö- och verksamhetssäkerhetsarbete myndighetens förmåga att hantera risker vid all verksamhet så att författningensliga krav på arbetsmiljö och säkerhet för personal samt kraven på säkerhet för tredje man, yttre miljö och egendom uppfylls. Verksamhetssäkerheten ska motverka risken för olyckor och skador på personer, materiel och miljö.

Verksamhetssäkerheten indelas i militär marksäkerhet, militär sjösäkerhet och militär flygsäkerhet.

Överbefälhavaren är i egenskap av myndighetens chef ytterst ansvarig för arbetsmiljön i Försvarsmakten.<sup>3</sup> Överbefälhavaren har även ansvar för den militära flygsäkerheten inom Sveriges territorium och för flygsäkerheten för svensk militär luftfart utomlands.

Chefen för ledningsstaben, produktionschefen och insatschefen är centrala verksamhetsutövare och ansvarar för verksamhetssäkerhet och har skyddsansvar enligt arbetsmiljölagen, vilket omfattar arbetsmiljö- och säkerhetsuppgifter inkluderande säkerhet för miljö, informationssäkerhet och materiell säkerhet. Produktionschefen har till uppgift att samordna verksamhetsutövningen samt arbetsmiljö- och verksamhetssäkerhetsarbetet i hela Försvars-

<sup>2</sup> Försvarsmaktens inriktning Flygsäkerhet (HKV 02 810:62674).

<sup>3</sup> I arbetsmiljölagen (1977:1160) finns grundläggande föreskrifter om arbetsmiljön.

makten. Personaldirektören och Försvarmaktens flygoperatör ska stödja produktionschefen i arbetet. Försvarmaktens flygoperatör ska granska och, vid behov, samordna planer avseende flygsäkerhet samt till produktionschefen föreslår uppdrag och instruktioner ur flygsäkerhetssynpunkt. Försvarmaktens flygoperatör ska även vidta de åtgärder och fatta de beslut som krävs för att regler och bestämmelser avseende militär flygsäkerhet ska efterlevas. Produktionschefen får besluta om inskränkningar i verksamheten som föranleds av händelser eller bedömningar av flygsäkerhet.

## **7.5 Flygvapnets ledning och organisation**

I detta avsnitt beskrivs flygvapnets ledning och organisation i de delar som berör myndighetens helikopterverksamhet och flygsäkerhetsrelaterade frågeställningar.

### **7.5.1 Flygvapeninspektören (FVI)**

Flygvapeninspektören (FVI) är försvarsgrenens högsta företrädare.

### **7.5.2 Flygtaktisk stab (FTS)**

Den flygtaktiska staben (FTS) planerar och leder insatser och övningar.

### **7.5.3 Försvarmaktens flygoperatör (FMFO)**

Försvarmakten är luftfartsmyndighet för militär luftfart, men är samtidigt operatör, dvs. utövare av verksamhet styrd av Regler för militär luftfart (nedan). Försvarmaktens flygoperatör (FMFO) ingår organisatoriskt i produktionsledningen från den 1 juli 2009. FMFO ansvarar under chefen för produktionsledningen för att myndighetens uppgifter som operatör inom det militära luftfartssystemet fullgörs.<sup>4</sup> FMFO sammanhåller också arbetet med den militära flygsäkerheten.

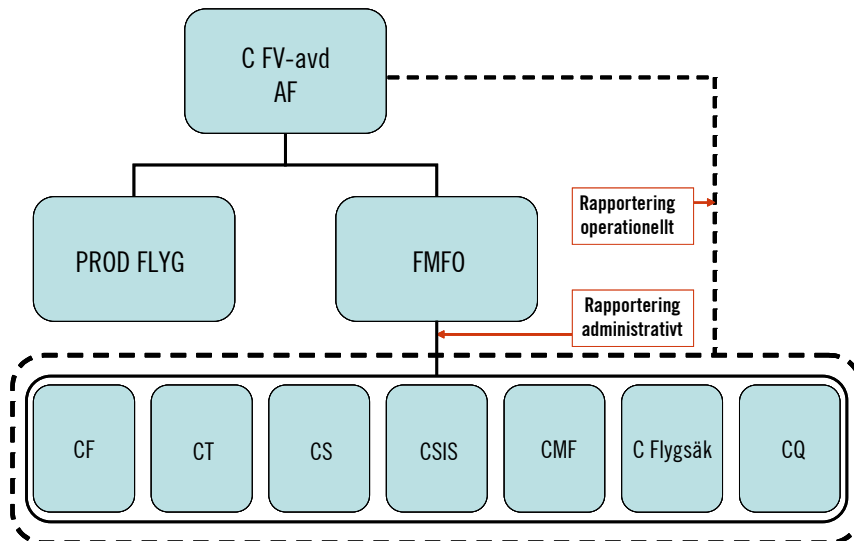
---

<sup>4</sup> FFS 2009:2 *Försvarmaktens föreskrifter med arbetsordning för Försvarmakten* (FM ArbO).

Chefen för flygvapenavdelningen i produktionsledningen har tilldelats ansvaret och uppgifter att verka som flygoperatör inom det militära luftfartssystemet.

Flygvapenavdelningens interna organisation framgår av figur 7.1 nedan.

Figur 7.1 Flygvapenavdelningens interna organisation



Källa: Försvarmakten.

All flygtjänst och därtill hörande stödverksamhet i form av bibehållande av kontinuerlig luftvärdighet (inklusive flygmaterielunderhåll), stridsledning samt upprätthållande av sambands- och informationssystem ska ytterst övervakas och styras av flygoperatören då det gäller flygsäkerhetspåverkan, s.k. operationella ansvaret. Ansvaret utövas under såväl förbandsproduktion som under insats. Ansvaret utövas i tillämpliga delar under förbandens och förmågornas utveckling, anskaffning, vidmakthållande samt avveckling.

Den operativa ledning, dvs. utveckling och utnyttjande av försvarsförmågor, under förbandsproduktion respektive insats utövas av de organisationsenheter som har detta ansvar. Inom denna ram har flygoperatören uppgiften att övervaka och styra flygsäkerhetsfrågor.

## 7.6 Försvarsmaktens flygoperatör

I detta avsnitt lämnas en översiktlig beskrivning över Försvarsmaktens flygoperatör i de delar som organisationen och olika befattningshavare berörs av flygsäkerhetsrelaterade frågeställningar som utredningen behandlar.

### 7.6.1 Styrdokument för flygtjänsten

Försvarsmaktens flygoperativa manual (FOM) föreskriver vad som gäller i flygverksamheten och är utarbetad i enlighet med kraven som anges i regler för militär luftfart (RML).

### 7.6.2 Ansvarig företrädare (AF)

Chefen för flygvapenavdelning vid produktionsledningen (PROD FLYG) är tillika *Ansvarig Företrädare* (AF) för FMFO och har det övergripande ansvaret vad gäller flygsäkerhetsarbetet för den militära luftfarten inom Försvarsmakten och därmed för denna del av verksamhetssäkerheten beträffande helikopterverksamheten. Den ansvarige företrädaren har det övergripande ansvaret för att i flygsäkerhetsrelaterade frågor balans råder mellan uppgifter och resurser i den militära luftfarten i Försvarsmakten.

#### *Lokal verksamhetsledare*

Chefen för helikopterflottiljen är lokal verksamhetsledare och lokal företrädare för den ansvarige företrädaren.

### 7.6.3 Flygchef (CF)

Flygchefen (CF) har i uppgift att över tiden möjliggöra att flygförbanden kan leva upp till taktiska krav med en accepterad risknivå. Denne ansvarar bl.a. för:

- att följa upp flygtjänsten på central nivå,
- driften av det centrala haveriförebyggande flygsäkerhetsarbetet,
- innehållet i flygoperationell manual (FOM),
- flygtjänstorder,
- avsteg från flygoperationell manual i operationella frågor,
- all kontakt med den militära flyginspektionen i avstegs- och dispensfrågor som rör regler för militär luftfart (RML).

Flygchefen ska även avseende flygtjänsten säkerställa:

- att en väl fungerande ledningsstruktur och arbetsmetod är implementerad, och
- att balans föreligger mellan de uppdrag som ges från högkvarteret och de resurser som tilldelas respektive förband.

Flygchefen beslutar även i frågor om operationella begränsningar i flygtjänsten och ansvarar för att sådana distribueras till berörda befattningshavare.

Flygchef leder och övervakar flygtjänsten inom Försvarmakten genom att:

- tillsammans med lokala flygchefer och chefpiloter tillse att flygtjänsten genomförs med hög flygsäkerhet och professionell inställning,
- utarbeta flygtjänstorder<sup>5</sup>,
- följa verksamheten vid förbanden och delta i flygningar,
- genomföra periodiska möten med lokala flygchefer minst en gång per kvartal,

---

<sup>5</sup> I det militära luftfartssystemet finns för närvarande ingen behörighetshandling motsvarande den civila luftfartens certifikat. Försvarmaktens flygtjänstorder utgör en sammanställning över personal som innehar behörighet att tjänstgöra ombord på militära luftfartyg. Dessa har i sin grundutbildning för flygtjänst givits kompetens minst motsvarande den civila luftfartens krav för motsvarande verksamhet. I flygtjänstorder kommenderas personal till flygtjänst efter genomförd utbildning. Anvisningar för framtagande av underlag till flygtjänstorder utges av central flygchef. Lokala flygchefer lämnar underlag och förslag till förändringar. Försvarmaktens flygtjänstorder fastställs av den ansvarige företrädaren.

- genomföra periodiska möten med divisionschefer en gång per halvår,
- ha ett nära samarbete med flygsäkerhetsfunktionen inom försvarsmaktens flygoperatör (FMFO),
- ha uppföljning av den flygande personalens tjänstbarhet.

#### 7.6.4 Lokal flygchef (L CF)

Den lokala flygchefen vid helikopterflottiljen ansvarar under central flygchef för:

- ledning och uppföljning av flygtjänsten inom tilldelat ansvarsområde,
- att formulera lokala flygsäkerhetsmål inom eget funktionsområde,
- att flygtjänsten bedrivs enligt gällande flygoperationell manual,
- att detekterade avvikelser rapporteras i enlighet med gällande bestämmelser,
- drift av ett haveriförebyggande flygsäkerhetsprogram på lokal nivå samt att korrigerande åtgärder vidtas vid detekterade avvikelser,
- framtagande av åtgärdsplan efter haveri,
- att säkerställa att uppkomna brister som orsakar obalans mellan resurser och uppgifter i flygsäkerhetsavseende rapporteras och åtgärdas.

Den lokala flygchefen ska även säkerställa att det finns en väl fungerande ledningsstruktur och arbetsmetod på förbandsnivå inom flygtjänsten samt att balans föreligger mellan de uppgifter som ges och de resurser som tilldelas.

Den lokala flygchefen har inom angivet ansvarsområde även följande uppgifter:

- att kontrollera uppfyllnad av angiven kravnivå hos den flygande personalen och underrätta flygchefen vid avvikelser,
- att vid behov fatta beslut om flygning (BOF) och därmed ta på sig flygsäkerhetsansvaret för de flygningar beslutet omfattar,
- att hålla en regelbunden och nära kontakt med central flygchef,

Lokal flygchef tillsätts av flygchefen och ska vara accepterad av Försvarsmaktens flygsäkerhetsinspektören

Lokal flygchef genomför och övervakar flygtjänsten inom tilldelat ansvarsområde genom att bl.a. :

- tillse att denna genomförs med hög flygsäkerhet och professionell inställning,
- följa flygverksamheten och delta i flygningar,
- ha ett nära samarbete med underställd divisionschef,
- ha ett nära samarbete med ansvariga för flygsäkerheten,
- ha uppföljning av den flygande personalens tjänstbarhet.

Den lokala flygchefen ska vara väl insatt i förhållandena på underställda divisioner och har ett ansvar att begränsa eller avbryta verksamhet då flygsäkerhetsläget så kräver, exempelvis vid obalans mellan uppgifter och resurser.

### **7.6.5 Chefpilot**

Chefpiloten för ett helikoptersystem har i uppgift att kvalitetssäkra flygtjänsten. Chefpiloten ska även bidra med:

- systemstöd (sakkunnig) till flygchef vid flygoperationella beslut på central nivå,
- systemstöd (sakkunnig) till lokal flygchef och divisionschef beträffande frågeställningar på respektive flygsystem,

### **7.6.6 Divisionschef**

Divisionschefen ansvarar för all verksamhet vid divisionen, bl.a. för att verksamheten:

- bedrivs med hög flygsäkerhet,
- bedrivs enligt gällande bestämmelser,
- når uppsatta mål på ett effektivt och kostnadsmedvetet sätt.

Divisionschefen planerar och leder den flygoperationella verksamheten inom utpekad division. Detta innebär att divisionschefen under lokal flygchef ansvarar för att verksamheten bedrivs inom

ramen för flygoperationell manual. Divisionschefen ska anmäla till lokal flygchef om obalans råder mellan uppgifter och resurser. Divisionschefen fattar beslut om flygning (BOF) och har därmed flygsäkerhetsansvaret för flygningar som omfattas av detta BOF. Divisionschefen tillsätts av central flygchef och ska vara accepterad av flygsäkerhetsinspektören.

### **7.6.7 Flygsäkerhetsofficer**

Flygsäkerhetsofficeren svarar för flygsäkerhetsarbetet inom utpekad organisationsenhet. Flygsäkerhetsofficeren stödjer den lokala flygchefen och divisionschefen med insamlande, bearbetning, analys och delgivning av uppgifter om händelser som lett till driftstörningar. Flygsäkerhetsofficeren genomför vid behov även utredningar av flygsäkerhetspåverkande händelser.

## **7.7 Ledning av flygtjänsten**

### **7.7.1 Ledning av flygtjänst**

All flygtjänst i Försvarmakten ska grundas på antingen:

- verksamhetsuppdrag, eller
- order om insats.

Verksamhetsuppdrag inklusive tilläggsuppdrag ges av högkvarteret till respektive förband. Vid beslut om tilläggsuppdrag som utmynnar i flygtjänst ska produktionsledningen/flyg delta i beslutet. Order om insats ges av flygtaktiska staben.



## 7.8 Insatsledning

### 7.8.1 Luftoperativ insatsledare vid flygtaktiska staben

Chefen för insatsledningen har det övergripande ansvaret för ledning av nationella och internationella insatser med flyg- och helikopterförband. Luftoperativ insatsledare vid flygtaktiska staben ansvarar för den taktiska insatsledning av flyginsatser. Den luftoperativa insatsledaren ska vara godkänd av chefen för flygtaktiska staben och accepterad av flygsäkerhetsinspektören.

Flygförband som lyder under den flygtaktiska staben vad gäller insatser ska följa bestämmelserna i den flygoperativa manualen. Luftoperativ insatsledare får dock göra avsteg från den flygoperativa manualen vid genomförande av insats under förutsättning att:

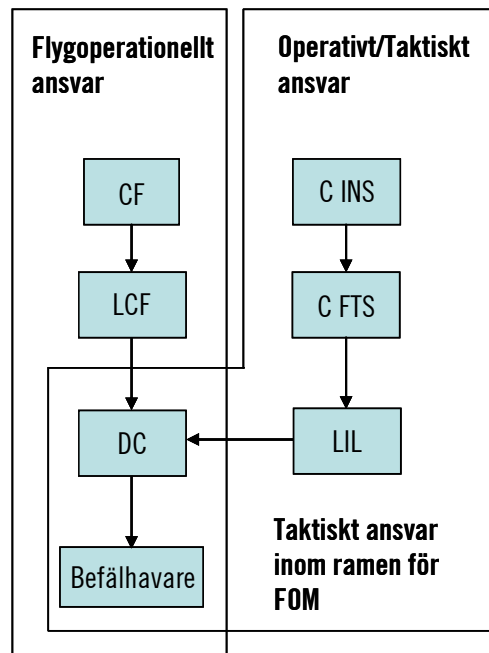
- riskanalys är gjord och riskbeslut fattat av flygtaktiska staben,
- avsteget rapporteras till central flygchef, lokal flygchef och flygsäkerhetsinspektören,
- avsteg ej görs från regler för militär luftfart (RML) utan flygsäkerhetsinspektörens godkännande,

När luftoperativ insatsledare beordrar avsteg från den flygoperativa manualen övertar denne flygsäkerhetsansvaret för gjort avsteg från chef som fattar beslut om flygning. Chef som fattar beslut om flygning bibehåller dock flygsäkerhetsansvaret för övriga delar av flygningen.

#### *Utlandsuppdrag*

Före ett flygande förbands deltagande i utlandsuppdrag ska central flygchef, efter samråd med flygtaktiska staben och det aktuella förbandet, vid behov anpassa den flygoperativa manualen för aktuellt uppdrag.

Figur 7.2 Flygtjänstens ledningskedja för insatta förband



Källa: Försvarmakten.

## 7.9 Tillsyn av militär luftfart

### 7.9.1 Inledning

Enligt den svenska luftfartslagen är svensk luftfart indelad i två luftfartssystem, ett för civil luftfart och ett för militär luftfart. Militär luftfart får endast bedrivas på villkor som anges i luftfartslagen och de föreskrifter, förordningar och bestämmelser som följer därav.

Luftfartslagen ställer krav på att militär luftfart regleras med hänsyn till samhällets krav avseende liv, personlig säkerhet, hälsa och annan luftfart. Föreskrifter för militär luftfart och tillhörande verksamhet kungörs i Regler för militär luftfart (RML), som fastställs av chefen för Försvarmaktens säkerhetsinspektion.

Överbefälhavaren har det odelade ansvaret för den militära flygsäkerheten inom Sveriges territorium och för flygsäkerheten för svensk militär luftfart utomlands. Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör (FSI) beslutar i luftfartsärenden. Den militära

flyginspektionen, som är en stabsfunktion till flygsäkerhetsinspektören, ansvarar för erforderlig faktainsamling och beredning av ärenden. Arbetet vid inspektionen leds av chefen för den militära flyginspektionen. Inom den militära flyginspektionens ansvar faller bl.a. vidmakthållande av regler för militär luftfart och samt utfärdande av olika luftfartsdokument.

### 7.9.2 Säkerhetsinspektionen

#### *Organisation och ledning*

Chefen för säkerhetsinspektionen är enhetschef i högkvarteret och lyder direkt under myndighetsledningen avseende eget ansvarsområde. Chefen för säkerhetsinspektionen leder och fördelar arbetet på säkerhetsinspektionen, bl.a. vad avser prioritering och fördelning av ärenden inom enheten.

#### *Uppgifter*

Chefen för säkerhetsinspektionen<sup>6</sup> har till uppgift att inspektera och utöva tillsyn över verksamhetssäkerheten, bl.a. militär flygsäkerhet, och myndighetens systematiska arbetsmiljöarbete. I uppgifterna ingår även att

- besluta regelutveckling för flygsäkerhet,
- genomföra till vissa delar tillsyn inom angivna områden,
- lämna stöd inom arbetsmiljö- och säkerhetsområdet,
- genomföra kontroll av systematiskt arbetsmiljöarbete på organisationsenheterna,
- utfärda verksamhetstillstånd,
- företräda Försvarmakten gentemot Statens haverikommission.

Inom säkerhetsinspektionens ansvarsområde faller även bl.a. ansvar för regelverk och föreskrifter samt protokoll efter tillsyn vid myndighetens förband, skolor och centrum och de delar av den privata industrin som ingår i det militära luftfartssystemet.

---

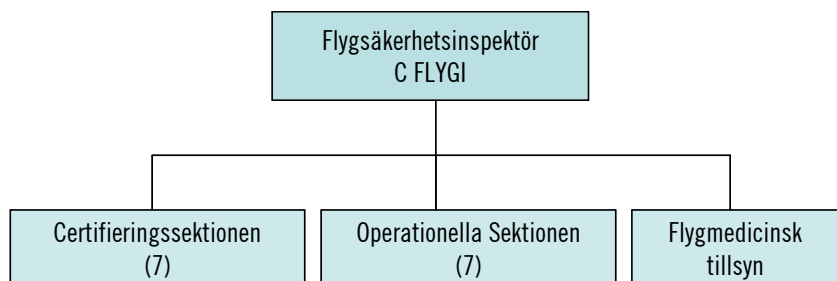
<sup>6</sup> Chefen för säkerhetsinspektionen förordnas av regeringen.

### 7.9.3 Försvarsmaktens flygsäkerhetsinspektör och militära flyginspektionen

#### *Allmänt*

Chefen för militära flyginspektionen (C FLYGI), är avdelningschef inom enheten säkerhetsinspektionen vid Högkvarteret. C FLYGI planerar, leder, och fördelar arbetet vid inspektionen. Vid inspektionen finns två sektioner, dels för certifiering av luftfartsprodukter och ärenden som rör luftvärdighet, och dels ärenden som gäller flygoperatörer, underhållsorganisationer och flygplatsoperatörer. I uppgifter som gäller luftvärdighetsfrågor får inspektionen stöd i form av externa resurser. För den flygmedicinska verksamheten inom myndigheten finns en flygmedicinsk läkare, tillika rådgivare, som ansvarar för flygmedicinsk tillsyn.

Figur 7.3 FLYGI organisation och bemanning



Källa: Försvarsmakten.

#### *Certifieringssektionen*

Certifieringssektionen ansvarar för:

- handläggning av ansökningar för godkännande och acceptans av ansvarshavare inom organisationer,
- granskningar och handläggning ärenden avseende kompletta flygmaterielsystem,

- granskning och handläggning av större ändringar och kompletterande typcertifikat gällande luftfartsprodukter med MSI och MTC,<sup>7</sup>
- handläggning av flyg- och systemutprovningstillstånd,<sup>8</sup>
- handläggning av ansökningar om drifttillstånd för nya typer av obemannade luftfartyg, och förlängning av drifttillstånd,
- handläggning av ansökningar gällande auktorisation för design-, provflyg- och produktionsorganisationer,<sup>9</sup>
- genomförande av funktionskontroll av organisationer enligt ovan,
- handläggning av ärenden som avser vidareutveckling och ändringar av RML,
- handläggning av vissa ärenden angående flygtransport av farligt gods.

### *Operationella sektionen*

Operationella sektionen ansvarar för:

- handläggning av ansökningar om auktorisation för underhållsorganisationer, flygbaser och flygplatser, flygoperatörer, flygskolor, tekniska skolor och övriga verksamhet som levererar produkter och tjänster till luftfarten,
- handläggning och genomförande av funktionstillsyn av verksamhetsutövare enligt ovan,
- handläggning av ansökningar gällande personcertifikat, och förlängning av dessas giltighet,
- handläggning av ansökningar för godkännande och acceptans av ansvarshavare inom organisationer,
- handläggning av vissa andra ärenden.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Ärenden enligt RML-V-5D och E.

<sup>8</sup> Ärenden enligt RML-V-5H.

<sup>9</sup> Ärenden enligt RML-V-5.

<sup>10</sup> Ärenden som avser utveckling av RML-V-1, V-2, V-4, V-6, V-7 och P-6.

*Flygmedicinsk tillsyn*

Militära flyginspektionen ska utarbeta de föreskrifter som behövs avseende säkerheten inom till militär luftfart knuten flygmedicinsk verksamhet. I inspektionen ingår läkare med flygmedicinsk kompetens, som tillika är flygsäkerhetsinspektörens rådgivare i flygmedicinska frågor. Befattningshavaren utövar även tillsyn över de flygmedicinska undersökningar som genomförs inom det militära luftfartssystemet, samt utarbetar föreskrifter i RML.

*Krav på verksamhetsledningssystem*

Vid militära flyginspektionen ska finnas ett verksamhetsledningssystem som uppfyller krav på en organisatorisk struktur och dokumenterade rutiner. Verksamhetsledningssystemet syftar till säkerställa att den militära flyginspektionen utvecklar, underhåller och tillhandahåller lämpliga tjänsteprodukter som är nödvändiga för att bibehålla och utveckla den militära flygsäkerheten i linje med luftfartslagen och överbefälhavarens inriktning av flygsäkerheten.<sup>11</sup>

*Handläggning av ärenden*

Vid handläggning av tillsynsärenden, till exempel handläggning av ärenden om militärt luftfartsdokument eller beslut om ålägganden och restriktioner, ska flygsäkerhetsinspektören agera självständigt i samband med handläggningen och beslut i det enskilda ärendet. Om flygsäkerhetsinspektörens blivande beslut kommer i konflikt med beslutsavsikt hos en chef som är direkt underställd myndighetens egen ledning, och tillika är verksamhetsutövare, ska flygsäkerhetsinspektören – innan berörd chef fattar sitt beslut – anmäla detta till myndighetschefen (överbefälhavaren) för att redovisa sin avvikande mening och grunderna för denna.<sup>12</sup>

Flygsäkerhetsinspektören får uppdra och delegera befogenheter att utfärda luftfartsdokument i inspektionens namn till andra befattningshavare inom myndigheten, och Försvarets Materielverk

<sup>11</sup> De processer och rutiner som används av militära flyginspektionen har sin grund i olika bestämmelser som återfinns i Regler för militär luftfart (RML), Försvarets författningssamling (FFS) inklusive Försvarmaktens arbetsordning (FM ArbO), Högkvarterets arbetsordning (HKV ArbO) och Säkerhetsinspektionens arbetsordning (SÄKINSP ArbO).

<sup>12</sup> RML-G.7.3.

(FMV), som uppfyller kraven på kompetens och erfarenhet samt i övrigt bedöms lämpliga. Varje delegering ska ske skriftligen och efter skriftligt godkännande från chefen för Försvarens säkerhetsinspektion.<sup>13</sup>

## 7.10 Vision och verksamhetsidé

### 7.10.1 Vision

Militära flyginspektionen har antagit följande vision för det framtida arbetet:

Flyginspektionen ska genom proaktivt arbete förhindra flygsäkerhetskritiska avvikelser som kan förutsägas, och genom reaktivt arbete förhindra upprepning av identifierade avvikelser.

### 7.10.2 Deklaration

Militära flyginspektionens verksamhetsidé är i grunden densamma som säkerhetsinspektionens verksamhetsidé. Inspektionen har även antagit en deklARATION<sup>14</sup> som tillika utgör myndighetens flygsäkerhetspolicy, och som är en utveckling av säkerhetsinspektionens verksamhetsidé inom området flyg.

### 7.10.3 Flygsäkerhetspolicy

Militära flyginspektionen har antagit följande flygsäkerhetspolicy för det fortsatta arbetet.<sup>15</sup> I dokumentet anges att inspektionen ska:

---

<sup>13</sup> RML-G.7.4.

<sup>14</sup> I deklARATIONEN anges att en innehavare av luftfartsdokument i det svenska militära luftfartssystemet är skyldig att visa att dess ledningssystem i tillräcklig grad återspeglar en flygsäkerhetsstrategi. Det förväntade resultatet av denna strategi är förbättrad flygsäkerhetsledning och rutiner för bibehållande av hög flygsäkerhet, inbegripet rapporteringssystem. Vidare anges att inspektionen ställer krav på alla flygoperationella verksamhetsledare inom den militära luftfarten att upprätta och vidmakthålla säkerhetsledningssystem och att inspektionen och också erbjuder stöd i detta arbete. Vidare anges att hos medlemmar i det svenska militära luftfartssystemet är alla nivåer i organisationen ansvariga för att högsta möjliga säkerhetsnivå inom systemet uppnås, även om huvudansvaret ligger hos verksamhetsledaren i respektive organisation.

<sup>15</sup> Militära flyginspektionens beslut den 29 maj 2009.

- utveckla generella regelverk och operativa strategier som bygger på säkerhetsledningssystemprinciper och baseras på analyser av det militära luftfartssystemet,
- samråda med alla medlemmar i luftfartssystemet i frågor om regelverkets utveckling,
- stödja hanteringen av säkerheten i den militära luftfarten genom effektiv säkerhetsrapportering och verkningfull kommunikation,
- effektivt och proaktivt samverka med medlemmar av luftfartssystemet för att lösa säkerhetsproblem,
- tillse att tillräckliga resurser avsätts inom myndigheten, samt att myndighetens personal har rätt kompetens och är utbildade för att kunna fullgöra sitt ansvar, både säkerhetsrelaterat och inom andra områden,
- utföra tillsyn och revision, med stöd av analyser och prioriterad resursfördelning byggd på identifierade säkerhetsrisker och avvikelser,
- samverka med andra militära luftfartsmyndigheter i syfte att främja gemensamma säkerhets- och kvalitetskrav och standarder,
- samverka med Transportstyrelsen Luftfart i syfte att främja gemensamma krav och normer inom lämpliga områden för samarbete,
- tillse att alla flygoperationella verksamhetsledare inom den militära luftfarten upprättar och vidmakthåller säkerhetsledningssystem,
- stödja och uppmuntra utvecklingen och genomförandet av säkerhetsledningssystem i övriga organisationer inom den svenska militära luftfarten,
- tillse att skyddet av säkerhetsdata samt system för insamling och bearbetning införs och upprätthålls,<sup>16</sup>
- fastställa och underhålla flygsäkerhetsprogram,
- fastställa flygsäkerhetsstandard och mäta efterlevnaden mot tydligt identifierade säkerhetsindikatorer och säkerhetsmål,

---

<sup>16</sup> Syftet är att säkerställa att grundläggande säkerhetsrelaterad information om risker lämnas, och att det finns ett kontinuerligt flöde och utbyte av flygsäkerhetsrelaterad information mellan den militära flyginspektionen och organisationer inom det militära luftfartssystemet.



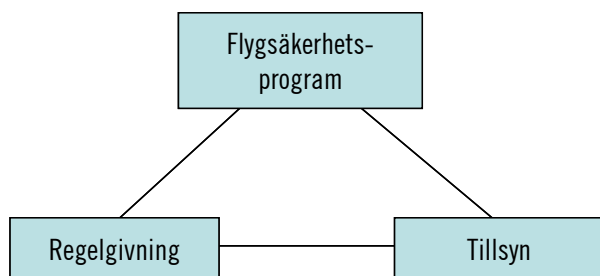
- föra en policy som garanterar att ingen information som härrör från något säkerhetsrapporteringssystem etablerat inom det militära luftfartssystemet används som grund för bestraffning, utom vid grov vårdslöshet eller uppsåtlig avvikelse.

#### 7.10.4 Uppgifter och ansvar

Den militära flyginspektionens huvuduppgifter är indelade i följande sakområden:

- Flygsäkerhetsprogram
- Regelgivning
- Tillsyn.

Figur 7.4 FLYGI huvuduppgifter

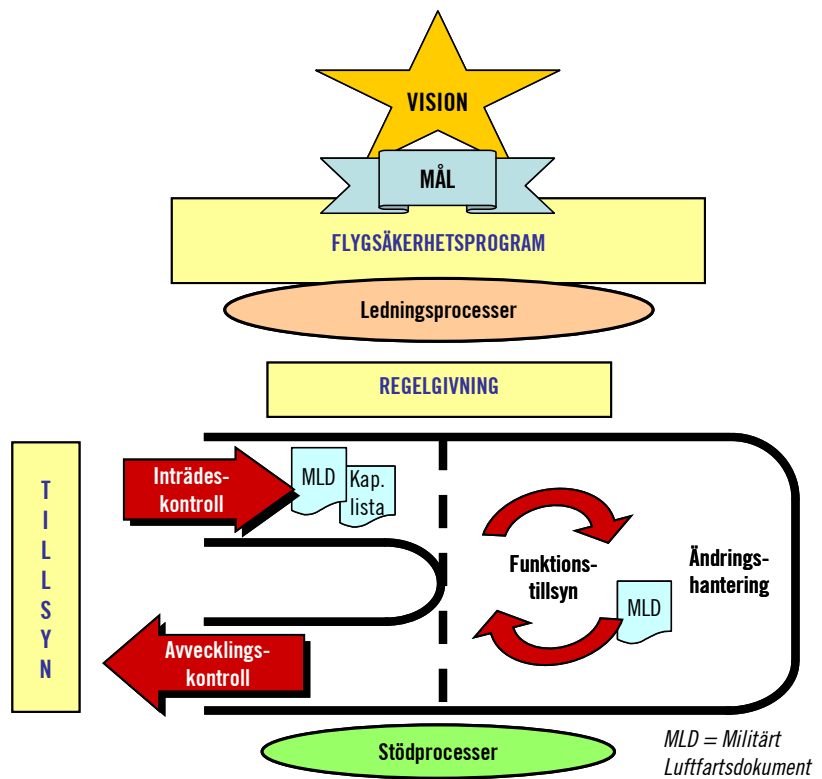


Källa: Försvarsmakten.

Den militära flyginspektionens huvuduppgifter (flygsäkerhetsprogram, regelgivning och tillsyn) handläggs med stöd av ett antal processer i form av huvudprocesser, ledningsprocesser och stödprocesser.

I figuren nedan ges en översiktligt bild av huvuduppgifterna och huvudprocesserna för respektive huvuduppgift.

Figur 7.5 FLYGI huvuduppgifter och huvudprocesser



Källa: Försvarmakten.

Huvuduppgiften flygsäkerhetsprogram genomförs med stöd av en huvudprocess för etablering, vidmakthållande och utveckling av flygsäkerhetsprogrammet. I figuren ovan beskrivs översiktligt denna huvudprocess.

Huvuduppgiften regelgivning genomförs med stöd av en huvudprocess för framställning och utveckling av regler.

Huvuduppgiften tillsyn genomförs med stöd av en huvudprocess för inträdeskontroll, funktionstillsyn, ändringshantering och avvecklingskontroll.

### 7.10.5 Flygsäkerhetsprogrammet

Flygsäkerhetsprogrammet<sup>17</sup> etablerades den 1 januari 2010. Flygsäkerhetsprogrammet är i överensstämmelse med grundtankar och krav i RML, och innebär implementering av ett internationellt vedertaget sätt att samordnat beskriva strukturen i flygsäkerhetsarbetet.<sup>18</sup>

Flygsäkerhetsprogrammet innehåller:

- beskrivning av flygsäkerhetsmål för hela den militära luftfarten och för på ett antal verksamhetsgrenar,
- krav på flygsäkerhetsmål för tillståndshavare/verksamhetsutövare,
- krav på säkerhetsledningssystem för alla flygoperationella organisationer inom det militära luftfartssystemet,<sup>19</sup>
- beskrivning av olika flygsäkerhetsfrämjande aktiviteter,
- beskrivning av ansvar och processer för etablering, vidmakthållande och utveckling av programmet.

Flygsäkerhetsprogrammet ska säkerställa att myndighetens resurser och aktiviteter styrs till de områden där riskerna bedöms som störst. Aktiviteterna utgörs av regelutveckling, tillsynsplaner, information, analyser, m.m. Programmet ska även beskriva hur de olika aktiviteterna är inbördes sammanlänkade och integrerade i verksamheten. Utvecklingen av flygsäkerheten ska löpande följas upp och utvärderas.

#### *Flygsäkerhetsstandard*

Flygsäkerhetsprogrammet syftar till att fastställa en flygsäkerhetsstandard för det militära luftfartssystemet. I programmet anges att denna standard ska vara möjlig att jämföra med standarder i andra luftfartssystem. En verksamhetsplan för flygsäkerhetsprogrammet ska fastställas årligen. Av verksamhetsplanen ska framgå vilka aktiviteter, ansvar, m.m. Chefen för militära flyginspektionen ansvarar planering och ledning av flygsäkerhetsprogrammet. Inspektionens

---

<sup>17</sup> Military State Safety Program.

<sup>18</sup> Flygsäkerhetsprogrammet utformas med grundläggande principer från ICAO "State Safety Program, SPP", och anpassas för den militära luftfarten i Sverige.

<sup>19</sup> Safety Management System.

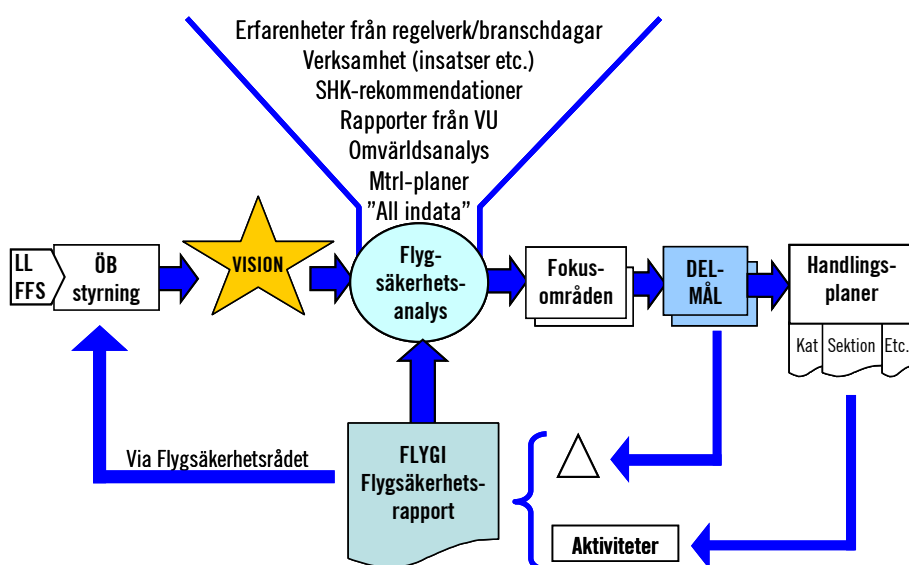
sektionschefer utser ansvariga för att upprätthålla, utveckla och utvärdera programmet. Uppföljning av vilka åtgärder som vidtagits sker enligt rutinerna för verksamhetsuppföljning. Genomförandet av programmet relateras till verksamhetsplan och fastställd budget för enskilda år.

Försvarsmakten ska enligt flygsäkerhetsprogrammet etablera en *acceptabel flygsäkerhetsnivå*<sup>20</sup>. Denna flygsäkerhetsnivå ska bedömas i termer av säkerhetsindikatorer och säkerhetsmål. Den militära flyginspektionen ska fastställa formen för rapportering, med syftet att utifrån inkomna rapporter sammanställa myndighetens årsrapport avseende flygsäkerhetsläget i den militära luftfarten. Aktörer inom det militära luftfartssystemet ska genom regelbunden rapportering tillse att inspektionen har en tydlig bild av flygsäkerhetsläget. Rapporteringen till inspektionen ska ske kvartalsvis, och informationen ska därefter sammanställas i årsrapporter från respektive tillståndshavare i luftfartssystemet. Genom en analys av säkerhetsindikatorer och säkerhetsmål ska militära flyginspektionens verksamhet och resurser inriktas mot de områden där risker identifieras.

---

<sup>20</sup> Acceptable Level of Safety (ALoS).

Figur 7.6 Militära flyginspektionens flygsäkerhetsprogram



Källa: Försvarmakten.

### 7.10.6 Regelgivning

Inom området för regelgivning ansvarar militära flyginspektionen för:

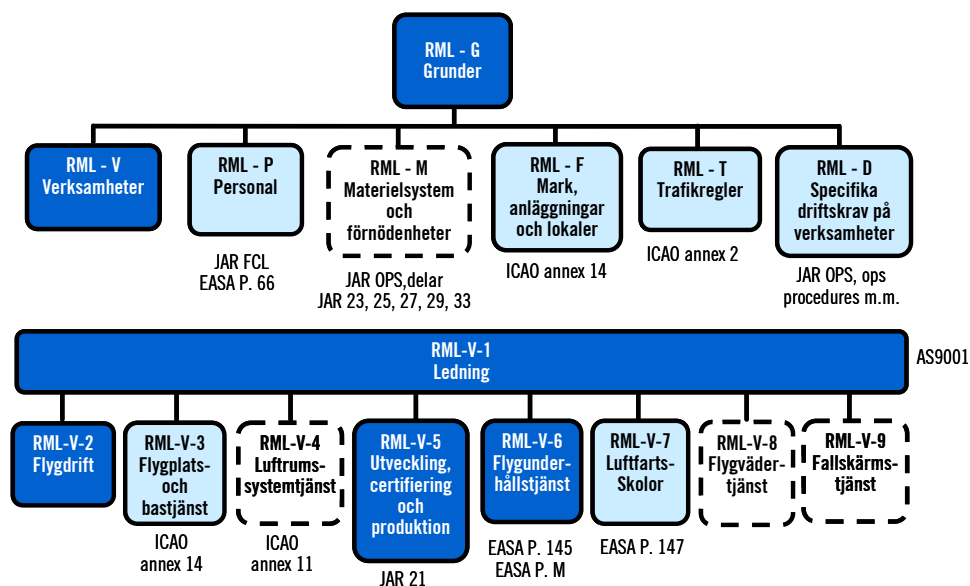
- framställning och vidareutveckling av Regler för militär luftfart (RML),
- samverkan och kommunikation med medlemmar i luftfartssystemet i frågor om regelverkets utveckling, samt med Transportstyrelsen inom tillämpliga områden,
- samordning av Försvarmaktens luftfartsavtal med bland andra Transportstyrelsen,
- samverkan med utländska myndigheter i frågor om regelgivning inom militär luftfart.

Huvuduppgiften regelgivning genomförs med stöd av huvudprocessen framställning och vidareutveckling av RML. I RML anges krav på verksamhetsutövare för att erhålla auktorisation, operativa bestämmelser, m.m. Processen hanterar skapande, utfärdande,

implementering och vidareutveckling av RML. RML utvecklas med hänsyn tagen till de förutsättningar som anges i svenska författningsbestämmelser, Sveriges åtaganden enligt internationella luftfartsavtal, m.m.

Av figuren nedan framgår översiktligt strukturen i regler för militär luftfart (RML) samt samband med internationella regelverk och standarder.

Figur 7.7. Regler för militär och sambanden med internationella regelverk och standarder



Källa: Försvarsmakten.

### Samverkan

Militära flyginspektionen samverkar med Transportstyrelsen och med utländska militära luftfartsmyndigheter inom ramen för verksamheten för regelgivning. Samverkan med Transportstyrelsen Luftfart sker i syfte att främja gemensamma krav och normer inom tillämpliga områden. Samverkan med medlemmar i luftfartssystemet sker i frågor om regelverkets utveckling.

Militära flyginspektionen samverkar även med övriga aktörer inom bl.a. European Military Aviation Authority Group (EMAAG)

och European Defence Agency (EDA) samt med utländska myndigheter när det gäller utveckling av regelverk för militär luftfart. Ett syfte är att i framtiden ömsesidigt kunna dra fördel av arbeten utförda i andra länder, genom inbördes acceptans av varandras regelverk för till exempel certifiering.

### 7.10.7 Tillsyn

Inom området för tillsyn ansvarar militära flyginspektionen för:

- regelbunden funktionstillsyn av verksamhetsutövare,<sup>21</sup>
- utfärdande av obligatoriska militära flygsäkerhetsdirektiv
- anvisningar nödvändiga för flygsäkerheten,
- auktorisation eller förlängning av auktorisation för medlem i det militära luftfartssystemet,
- godkännande av förändringar i godkända verksamhetsutövares organisation och verksamhetsledningssystem,
- godkännande av verksamhetsutövares utökade eller ändrade arbetsområden,
- godkännande respektive acceptans av utpekade ansvarshavare,
- utfärdande av personliga certifikat för besättningsmedlemmar, teknisk personal, m.m.,
- certifiering och utfärdande av MSI, MTC, luftvärdighetsbevis eller annat luftfartsdokument kopplat till materiel, efter granskning av aktuell organisation och flygmaterielsystem och produkt,
- godkännande av större ändringar och tillägg i befintliga tillstånd för flygmaterielsystem och produkter,
- kontroll av avvecklingshantering av flygmaterielsystem och produkt,
- samverkan med Transportstyrelsen,
- samverkan med utländska myndigheter i frågor som rör utveckling av bl.a. certifiering inom militär luftfart,
- beredande av avstegsärenden vid flygtransport av farligt gods.

---

<sup>21</sup> Som har av flygsäkerhetsinspektören utfärdad auktorisation.

Huvuduppgiften tillsyn genomförs med stöd av processerna

- inträdeskontroll,
- funktionstillsyn,
- ändringshantering,
- avvecklingskontroll.

#### *Inträdeskontroll*

Alla medlemmar i det militära luftfartssystemet ska ha behörighetshandling utfärdad av Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör för att få verka inom systemet. Sådan behörighetshandling, kallad militärt luftfartsdokument, utfärdas efter att verksamhetsutövaren genomgått inträdeskontroll av personer (personliga certifikat), produkter (MTC), system (MSI) och organisation (design, operatör, m.m.). Inträdeskontroll sker genom *auktorisation* för organisationer, *certifikatsutfärdande* för personer och *certifiering av produkter* respektive flygmaterielsystem.

#### *Auktorisation*

Alla verksamhetsutövare med integrerad verksamhet inom det militära luftfartssystemet ska ha någon form av auktorisation utfärdad av Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör (FSI). En verksamhetsutövare kan vara en eller flera operativa verksamhetsledare med befogenheter och ansvar att leda verksamheten så att tillämpliga krav i RML uppfylls.

Nedan anges några olika typer verksamhetsutövare <sup>22</sup>:

- designorganisation,<sup>23</sup>
- produktionsorganisation,<sup>24</sup>
- underhållsorganisation,<sup>25</sup>
- flygoperatör,<sup>26</sup>
- flygplats- och flygbasoperatör,<sup>27</sup>

---

<sup>22</sup> Angiven med hänvisning till tillämpliga bestämmelser i RML.

<sup>23</sup> RML V-1, V-5.

<sup>24</sup> RML V-1, V-5.

<sup>25</sup> RML V-1, V-6.

<sup>26</sup> RML V-1, V-2.

<sup>27</sup> RML V-3.



- luftrumssystemtjänst,<sup>28</sup>
- luftfartsskola,<sup>29</sup>
- flygvädertjänst,<sup>30</sup>
- medicin.<sup>31</sup>

Till varje militärt luftfartsdokument är knutet en kapabilitetslista, som anger särskilda villkor för respektive tillstånd.

För verksamhetsutövare inom Försvarmakten beviljas auktorisation när tillämpliga krav, vilka framgår av RML eller annars enligt beslut av flygsäkerhetsinspektören, är uppfyllda.

En verksamhetsutövare som inte tillhör Försvarmakten kan endast beviljas auktorisation om det kan anses att myndigheten har ett behov dess tjänster och produkter.

För verksamhetsutövare utanför det svenska militära luftfarts-systemet, kan regler för import av vissa luftfartsprodukter tillämpas.<sup>32</sup>

Vid import av luftfartyg i enskilda fall kan flygsäkerhetsinspektören acceptera ett importförfarande om luftfartyget integreras i befintliga materielsystem för vilka en auktoriserad design- och /eller produktionsorganisation ansvarar.

#### *Certifiering av luftfartsprodukter, m.m.*

En av hörnstenarna i flygsäkerhetsarbetet och begreppet luftvärdighet är typgodkännandet av *luftfartsprodukter*, till exempel kompletta flygplan eller helikoptrar samt motorer, propellrar, m.m. Ett typgodkännande av en specifik typ av luftfartyg innebär bl.a. att dess konstruktion har genomgått en granskning mot en specificerad certifieringsbas med utpekande luftvärdighets- och flygsäkerhetskrav. Dessa krav har i förväg accepterats av flygsäkerhetsinspektören, liksom en överenskommelse med den sökande om ett verifieringsprogram för att visa överensstämmelse med nämnda krav.

Om avvikelser från den överenskomna certifieringsbasen kvarstår vid leverans av luftfartsprodukten, måste dessa avvikelser vara

---

<sup>28</sup> RML V-4 (under framtagande).

<sup>29</sup> RML V-1, V-7.

<sup>30</sup> RML V-8 (under framtagande).

<sup>31</sup> RML D.

<sup>32</sup> RML-V-5N.

omhändertagna med restriktioner alternativt begränsningar i användandet för att luftfartyget ska kunna anses vara luftvärdigt.

I begreppet luftvärdighet ingår även att luftfartyget ska vara tillverkat och utrustat samt underhållet på sådant sätt och inneha sådana egenskaper att det kan anses säkert inom tänkt användningsområde.

Den som ansöker om ett typgodkännande måste som underlag till sin ansökan dels beskriva sitt objekt i en typspecifikation och även bifoga ett underlag som definiera de ramar eller gränser luftfartyget är avsett att användas inom. Det kan vara livslängd, maximal flygvikt, flygenvelopp, lastspektrum, prestandaklasser, typer av militära operationer m.m.

Detsamma gäller även *flygmaterielsystem* med typgodkännande, som genomgår en större ändring eller komplettering av typunderlaget, vilket kräver en förnyad granskning vars omfattning avgörs från fall till fall.

Det individuella flygplanet kan följaktligen anses säkert att användas, om det kan visas att det är konstruerat, tillverkat, verifierat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt samt har sådana egenskaper att säkerhetens krav är uppfyllda för tänkt användning. Luftfartyget kan därmed sägas vara luftvärdigt. Det formella beslutet på luftvärdighet är ett luftvärdighetsbevis, som utfärdas av flygsäkerhetsinspektören.<sup>33</sup>

#### *Militärt typcertifikat (MTC)*

Militära luftfartyg ska även typgodkännas genom att ett militärt *typcertifikat* utfärdas för det militära luftfartyget.

Innehavaren av ett typcertifikat har ett *produktansvar* och är därför skyldig att följa upp driftserfarenheterna av sin luftfartsprodukt och om fel eller brister upptäcks, informera alla operatörer och föreslå avhjälpande åtgärder eller begränsningar. Flygsäkerhetsinspektören följer kontinuerligt upp drifterfarenheterna, och kan i vissa fall utfärda obligatoriska direktiv om avhjälpande åtgärder eller restriktioner som alla operatörer inom luftfartssystemet är tvingade att följa. Innehavare ska därför hålla sig med teknisk kompetens för denna tjänst.

---

<sup>33</sup> Befälhavaren är dock den som är ytterst ansvarig för att förvissa sig om att flygplanet är luftvärdigt innan en flygning påbörjas.

Till det kompletta flygplanet eller helikoptern hör en flyghandbok. Handboken ska vara godkänd av flygsäkerhetsinspektören, och anger bl.a. vilka konfigurationer som tillåts eller kombinationer av påhängbara vapen, extra tankar och annan yttre utrustning som är tillåten. I de fall det inte framgår av skyltar och annan märkning, ska flyghandboken ange vilka restriktioner och permanenta eller tillfälliga begränsningar som gäller enligt certifieringsbasen.

Databladet för en luftfartsprodukt anger bl.a. villkoren, begränsningar och förutsättningar för vilken produktens certifieringen gäller. Exempel på uppgifter för en komplett helikopter kan vara: minimum antal besättning, maximalt antal passagerare, maximal tillåten massa, tillåtna typer av bränslen, VFR/IFR-operationer, gällande flyghandböcker, certifieringsnorm, uppgifter om miljöcertifiering (buller och emissioner), m.m.

En viktig del av denna process är att ta fram reparationsunderlag som innebär mindre men även större ändringar av en luftfartsprodukt. Andra områden att samverka inom kan vara livslängdsförlängningar och driftsuppföljning.

### *Materielsystemintyg (MSI)*

Ett materielsystemintyg är en form av typgodkännande för flygmaterielsystem, i likhet med det som gäller luftfartyg. Skillnaden är att den *designorganisation* som ansöker om ett materielsystemintyg ansöker om ett *tekniskt specifikationsansvar* med benämningen nivå 2.

Det tekniska specifikationsansvaret för flygmaterielsystem på nivå 2 omfattar, utöver luftfartsprodukter som exempelvis helikopter 14, även till typen hörande stödsystem, påhängbara vapen, viss flygutrustning och gränssnitt mot andra materielsystem inom försvarssystemet.

Designorganisationen för flygmaterielsystem på nivå 2 har samma uppgifter som om denne vore innehavare av typcertifikat, men ansvaret är mer omfattande och sträcker sig över alla de luftfartsprodukter som ingår i flygmaterielsystemet. De underliggande luftfartsprodukterna kan vara konstruerade av designorganisationer med tekniskt specifikationsansvar på nivå 3 och 4. Till detta kommer ansvar i fråga om handböcker, underhållsinstruktioner, designsäkring, driftuppföljning m.m. Vidare tillkommer ett

ansvar för tillsyn av underliggande designorganisationer och andra organisationer, ansvariga för nödvändiga produkter och tjänster.

#### *Luftvärdighetsbevis*

Luftvärdighetsbevis utfärdas i form av standard eller speciellt luftvärdighetsbevis. Exempel på luftvärdighetsbevis är flyg- och systemutprovningstillstånd. Villkor och ändamål för luftvärdighetsbevis framgår av RML.<sup>34</sup>

#### *Samråd gällande centralt systemsäkerhetsbeslut*

För varje system, nytt eller ändrat, som ska tas i bruk inom Försvarmakten genomförs ett systemsäkerhetsarbete för att avgöra om systemet kan anses tillräckligt säkert för sin avsedda användning under fastställda förutsättningar. Förutsättningarna kan gälla krav på utbildning, driftsinstruktioner och annan upplysning som erfordras för materielens vidmakthållande under hela dess livscykel.<sup>35</sup>

#### *Certifiering av personal*

Militära flyginspektionen utfärdar, förvaltar och återkallar certifikat och behörighetsbevis för personal som enligt RML kräver särskild behörighet. Utfärdandet av certifikat grundar sig på underlag från skolor auktoriserade inom det militära luftfartssystemet.

#### *Air Maintenance Crew Licensing (AML)*

Regler för militär luftfart innehåller föreskrifter och allmänna råd som riktar sig till sökande till och innehavare av certifikat för luftfartygsunderhåll och till personer som leder och ansvarar för verksamhetsutövare som bedriver motsvarande utbildning och examination.<sup>36</sup> Varje verksamhetsutövare som underhåller luft-

---

<sup>34</sup> RML-V-5H.

<sup>35</sup> Militära flyginspektionens rutiner för samråd innan centralt systemsäkerhetsbeslut liksom samråd inför beslut om användning och samråd följer högkvarterets rutiner enligt processen inför Beslut om användning (BOA).

<sup>36</sup> RML P-6.

fartyg ska i samband med linjeunderhåll av luftfartyg förfoga över certifierad personal med lämplig typbehörighet för luftfartyg.<sup>37</sup>

#### *Flight Crew Licensing (FCL)*

Bestämmelser i RML<sup>38</sup> för personal i flygtjänst är under framtagande och beräknas vara klar under 2010. I detta arbete ingår framtagandet av process som syftar till att beskriva certifiering av flygande personal, registerhållning, m.m.

#### *Godkännande av ansvarshavare*

Innehavare av verksamhetstillstånd ska utse särskilt utpekade befattningshavare för flygverksamhet, underhållssystem, utbildning av besättningar samt markbunden verksamhet. Operatören ska utse en verksamhetsansvarig chef, så kallad *Ansvarig Företrädare* och andra befattningshavare för verksamhet som omfattar flygoperationer, underhållssystem, utbildning av besättningar samt markbunden verksamhet. Militära flyginspektionens sammanfattande beteckning på verksamhetsansvarig chef och befattningshavare är *utpekade ansvarshavare*. Utpekade ansvarshavare ska – efter ansökan – *godkännas* av flygsäkerhetsinspektören. Övriga viktigare befattningshavare, angivna i verksamhetsutövares verksamhetsledningssystem, ska *accepteras* av flygsäkerhetsinspektören. Detta sker genom tyst godkännande genom att verksamhetsutövaren informerar flygsäkerhetsinspektören om nya personer på dessa befattningar.

När flygsäkerhetsinspektören prövar en kandidat för befattningar enligt ovan, är avsikten att bedöma kandidatens förmåga att utföra det uppdrag som RML beskriver med det ansvar som framgår av operatörens verksamhetsledningssystem. Vid bedömning av en kandidats möjligheter att fullgöra rollen som utpekad ansvarshavare, måste hänsyn tas till den aktuella operatörens verksamhet och förutsättningar.

---

<sup>37</sup> Kvalificerad för kategori B1 och B2 i enlighet med RML-P-6.

<sup>38</sup> RML P-2.

### *Funktionstillsyn*

Militära flyginspektionens funktionstillsyn delas in i:

- verksamhetsuppföljning,
- stödjande och korrektiva åtgärder,
- avstegshantering.

### *Verksamhetsuppföljning*

Militära flyginspektionens verksamhetsuppföljning sker genom tillsyn av verksamhetsutövares arbetssätt i det auktoriserade ledningssystemet. Verksamhetsuppföljningen består av periodisk rapportering och periodisk revisionsverksamhet.

### *Periodisk rapportering*

Periodisk rapportering innebär att militära flyginspektionen begär in periodiska rapporter från auktoriserade verksamhetsutövare.

Inspektionen ställer även enligt RML krav på regelbundna rapporter från flygoperationella verksamhetsutövare. För dessa verksamhetsutövare inhämtas kvartalsvis rapportering.

### *Periodisk revision*

Periodiska revisioner är periodiska besök hos auktoriserade verksamhetsutövare där utvalda delar av verksamhetsutövarens arbetssätt och ledningssystem revideras. Varje verksamhetsutövare ska ha genomgått en komplett revision (audit) i alla delar av dess verksamhet inom ett 36-månaders intervall.

### *Stödjande och korrektiva åtgärder*

Militära flyginspektionen genomför korrektiva åtgärder genom utfärdande av militärt flygsäkerhetsdirektiv och anvisningar. Stödjande och korrektiva åtgärder utgör komplement till den verksamhetsuppföljning som sker genom rapporter och revisioner.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Exempel på andra stödjande åtgärder är informationsöverföring vid de av militära flyginspektionen arrangerade informationsträffar.

Stödjande åtgärder utförs vid behov genom direkta kontakter mellan inspektionen och verksamhetsutövare.

#### *Flygsäkerhetsdirektiv, m.m.*

Om flygsäkerhetsinspektören finner att en verksamhetsutövare inte vidtagit tillräckliga åtgärder efter luftfartshändelse kan denne besluta om åtgärder genom utfärdande av militärt flygsäkerhetsdirektiv.<sup>40</sup> Detta direktiv är tvingande för berörda verksamhetsutövare. Flygsäkerhetsinspektören kan också ge ut de anvisningar som anses nödvändiga för flygsäkerheten.

#### *Krav på säkerhetsledningssystem*

Regler för militär luftfart ställer krav på att alla operationella verksamhetsledare ska upprätta och vidmakthålla ett ledningssystem för flygsäkerhet.<sup>41</sup> Säkerhetsledningssystemet ska vara integrerat i organisationens verksamhetsledningssystem. Militära flyginspektionen erbjuder stöd vid upprättande och vidmakthållande av säkerhetsledningssystemet. Inspektionen stödjer och uppmuntrar också utveckling och implementering av motsvarande system i övriga organisationer inom den svenska militära luftfarten.

Militära flyginspektionen normala tillståndsgivnings- och tillsynsarbete innefattar granskning av tillståndshavarnas säkerhetsledningssystem och en verksamhetsutövare har skyldighet att ge inspektionen tillgång till hela verksamhetsledningssystemet.<sup>42</sup>

#### *Acceptans av tillståndshavarnas flygsäkerhetsmål*

Militära flyginspektionen ska acceptera de flygsäkerhetsmål som ska ingå i verksamhetsbeskrivningen för varje verksamhetsutövare i det militära luftfartssystemet. Granskning av tillståndshavarnas implementering och uppföljning av flygsäkerhetsmål ingår i inspektionens normala tillståndsgivnings- och tillsynsarbete.

---

<sup>40</sup> RML-V-2.3.6 eller RML-V-5.3.4.

<sup>41</sup> Militära flyginspektionens använder termen Säkerhetsledningssystem/Safety Management System (SMS).

<sup>42</sup> RML-V.1.C.33.2.4 och RML-G.5.2.9.

*Tillstånds-, tillsyns- och analysverksamhet*

Militära flyginspektionens tillsynsverksamhet bidrar till genomförandet av flygsäkerhetsprogrammet genom tillförsel av data i form av identifierade avvikelser och händelser. Programmet i sig bidrar till tillsynsverksamheten genom att programmets analys av avvikelser och händelser får påverkan inriktning och fördelning av resurser i tillsynsverksamheten.

*Insamling, analys och utbyte av säkerhetsdata/avvikelsestatistik*

Varje innehavare av ett militärt luftfartsdokument inom det militära luftfartssystemet måste rapportera och utreda händelser som utgör en fara eller som, om de inte åtgärdas, skulle kunna utgöra en fara och förorsaka död, skada, arbetsskada eller skada på eller förlust av utrustning eller egendom eller skada på miljön. Verksamheten ska ha system för att samla in, utvärdera, bearbeta och lagra information om händelser som rapporterats i enlighet med ovanstående.

Verksamhetsutövare ansvarar för uppföljning sker av verksamheten. Uppföljningen ska omfatta procedurer för rapportering, avvikelshantering, analys och värdering, förebyggande åtgärder och fortlöpande utveckling av verksamheten. Följande händelser som har lett eller kan leda till följande konsekvenser ska rapporteras till den militära flyginspektionen:

- haverier,
- allvarligt tillbud,
- händelser som kan medföra risker för militär luftfart,
- händelser som av annan anledning behöver spridas och komma till militära flyginspektionens kännedom snabbare än med ordinarie rutiner.

Händelser som bedöms kunna bero på eller medföra en svaghet hos en luftfartsprodukt ska granskas av *ansvarig designorganisation*. Ansvarig designorganisation ska deklarerat om ett osäkert tillstånd råder och vilka initiala åtgärder som ska vidtas för att återställa tillståndet till en acceptabel nivå.

Förutom vid tillsyn identifierade avvikelser ingår rapporterade händelser inom den militära luftfarten i inspektionens flygsäker-



hetsanalys. Inkommande rapporter om militära luftfartshändelser följs av utpekade handläggare på militära flyginspektionen. Inspektionen följer därefter vid behov utvecklingen av ärenden och av verksamhetsutövare tagna beslut.

Inkomna händelserapporter och undersökningsrapporter handläggs med syfte att föreslå åtgärder med anledning av den inträffade händelsen och kunna lärdom för att kunna öka flygsäkerheten. Exempel på åtgärder kan vara att genomföra fördjupade utredningar, initiera regelutveckling, vidta tillsynsåtgärder eller att utfärda militärt flygsäkerhetsdirektiv (nedan).

Rapporterade händelser inom den militära luftfarten och identifierade avvikelser som uppmärksammas vid tillsyn ligger sedan till grund för inspektionens flygsäkerhetsanalys.

### *Uppföljning*

Militära flyginspektionen ställer krav på regelbundna rapporter från flygoperationella verksamhetsutövare. Rapporteringen utförs på av inspektionen fastställd form för att underlätta sammanställning och jämförelser.

### *Analys. m.m.*

Militära flyginspektionens flygsäkerhetsrapport består av en sammanställning av verksamhetsutövarnas årsrapporter tillsammans med inspektionens flygsäkerhetsanalys. Uppfyllnad av såväl långsiktiga som kortsiktiga mål mäts, analyseras och presenteras i flygsäkerhetsrapporten. Flygsäkerhetsrapporten, som utges varje år, föredras för Flygsäkerhetsrådet samt görs tillgänglig för samtliga verksamhetsutövare i det militära luftfartssystemet.

### *Riskbaserad tillsyn*

Militära flyginspektionen använder insamlade data och flygsäkerhetsanalysen till att anpassa tillsynsstrategi och tillsynsplaner. Med anledning av antingen en stor mängd rapporter från en tillståndshavare, eller grupp av sådana, eller frånvaro av rapporter från en tillståndshavare, tar inspektionen initiativ till olika typer av mer djupgående analyser och/eller tillsynsåtgärder. Behovet av tillsyn

bedöms mot bakgrund av den befintliga mängden tillståndshavare, tillståndens komplexitet, tillståndshavarnas erfarenhet, förmåga och ekonomiska stabilitet, regeländringar, m.m. Inriktningen och omfattningen av tillsynsverksamheten sker mot bakgrund av kraven på frekvens och omfattning på tillsyn.

### 7.10.8 Militära luftfartsregistret

Alla luftfartyg som avses flygas med ska tillhöra ett luftfartsregister. Registrerings- och nationalitetsbeteckningar på ett luftfartyg anger till vilket luftfartsregister luftfartyget hör, och visar därmed också vilken myndighet som utövar tillsyn över luftfartyget. Luftfartsregistret har bl.a. även funktionen att peka ut ägare eller brukare av ett luftfartyg. Den som är ägare eller brukare av ett luftfartyg är den som har strikt ansvar i händelse av skada på tredje man. Med några undantag ägs och brukas de luftfartyg som står under militära flyginspektionens tillsyn av Försvarmakten. Inspektionen förvaltar Försvarmaktens luftfartsregister. På uppdrag av flygsäkerhetsinspektören förvaltas alla uppgifter om svenska militära luftfartyg ingående i nämnda luftfartsregister av enheten för luftvärdighet vid Försvarets materielverk.

## 7.11 Överväganden

### Flygsäkerheten i helikopterverksamheten

#### *Utvecklingen av flygsäkerheten i helikopterverksamheten*

Försvarmakten har under 2000-talet drabbats av flera mycket allvarliga helikopterhaverier i verksamheten. Flera olika utredningar har med anledning av haverierna och vid revision av verksamheten pekat på allvarliga brister i flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

I militärhelikopterutredningens delbetänkande lämnades en mer ingående redogörelse av problemen inom flygsäkerhetsområdet.

Statens haverikommission har i sina utredningar konstaterat att resultaten från dessa visar på omfattande problem och brister i flera av de förutsättningar som måste finnas för att Försvarmakten ska kunna bedriva en säker helikopterverksamhet. Resultaten visar att förhållanden förvärrats under flera år och att myndigheten, trots

flera allvarliga haverier, inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att förbättra säkerheten.

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att Försvarsmakten under utredningstiden genomfört ett åtgärdsprogram – i allt väsentligt i enlighet med haverikommissionens rekommendationer – som ska leda till ökad flygsäkerhet (se bilaga 7). Bland annat har organisatoriska och andra förändringar genomförts såväl i Försvarsmaktens högkvarter som i helikopterverksamheten. Vidare har Försvarsmaktens Inriktning för flygsäkerhet fastställts den 5 februari 2010 (se bilaga 6). Utredningen gör bedömningen att vidtagna åtgärder medför att förutsättningar för att kunna åtgärda de tidigare problemen klart förbättrats och att en mer stabil verksamhet kan erhållas i framtiden. Helikopterverksamheten har nu också en högre prioritet i myndigheten. Den tidigare obalansen mellan uppgifter och resurser har också reducerats, även om utredningen bedömer att det råder en fortsatt ansträngd situation inom främst helikopterbataljonen.

Militärhelikopterutredningen anser att det alltjämt finns utrymme för förbättringsåtgärder i flygsäkerheten i helikopterverksamheten. De föreslagna åtgärderna är dock av sådan karaktär att förslagen har lämnats direkt till representanter för flygoperatören och behandlas därför inte ytterligare i betänkandet. Utredningen konstaterar att vad gäller Regler för militär luftfart (RML) har ett arbete påbörjats i avsikt att revidera regelsystemet och utveckla de delar som i dag saknas. Utredningen anser att Försvarsmakten i det fortsatta arbetet bör utforma regelsystemet mer som rambestämmelser och därefter omsätts av flygoperatören till mer detaljerade regler och anvisningar i den flygoperationella manualen (FOM).

Militärhelikopterutredningen bedömer att en utökning av helikopterverksamheten med ytterligare ett medeltungt helikoptersystem i och för sig väcker frågan om en sådan åtgärd kan anses förenlig med flygsäkerheten i helikopterbataljonen. Utredningen noterar dock att Försvarsmakten bedömer att det föreligger övervägande positiva skäl ur flygsäkerhetsaspekter om ytterligare helikopterresurser tillförs verksamheten, främst avseende möjligheten till flygträning och att helikopter 15 kan återgå till sitt ursprungliga användningsområde med hänsyn tagen till dess begränsade prestanda/operativa förmåga. En förutsättning är dock att ett införande av systemet sker under flygsäkerhetsmässigt ordnade former där bl.a. uppgifter och resurser balanseras.

Försvarens flygsäkerhetsinspektör har tidigare förklarat att han inte motsätter sig en utökad verksamhet under förutsättning att Statens haverikommissionens rekommendationer blir omhändertagna och att en ny säkerhetskulturutredning genomförs för att bekräfta att avsedda resultat nåtts samt att den utökade verksamheten i övrigt är förenlig med flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

Militärhelikopterutredningen, som konstaterar att Försvarens makt i allt väsentligt vidtagit åtgärder i enlighet med haverikommissionens rekommendationer, bedömer att utvecklingen av flygsäkerheten i helikopterverksamheten inte utgör hinder mot att ytterligare helikopterresurser i form av ett medeltungt helikoptersystem tillförs verksamheten.

#### *Frågan om tillsynsfunktionens oberoende*

Militärhelikopterutredningen bedömer – i likhet med Statens haverikommission – att en oberoende tillsynsfunktion av flygverksamheten i Försvarens makt är av fundamental betydelse för att säkerställa flygsäkerhet i verksamheten och motverka haverier och allvarliga tillbud. Utredningen har under utredningstiden erhållit tecken som ger anledning att allvarligt ifrågasätta i vilken utsträckning som Försvarens flygsäkerhetsinspektör och den militära flyginspektionen kan anses ha en oberoende ställning i förhållande till tillsynsobjekten och kan anses utgöra en fungerande tillsynsfunktion av Försvarens maktens helikopterverksamhet.

Utredningen har därför övervägt att föreslå en lösning som innebär att flygsäkerhetsinspektören och militära flyginspektionen ges en oberoende organisatorisk ställning utanför myndigheten eller inordnas i annan myndighet, t.ex. transportstyrelsen.

Militärhelikopterutredningen kan samtidigt konstatera att flygsäkerhetsinspektören och militära flyginspektionen utgör del av myndighetens säkerhetsinspektion och att ett avskiljande av endast denna del kan medföra vissa organisatoriska utmaningar samt vissa negativa följder, t.ex. förlust av samordningsvinster.

Militärhelikopterutredningen kan också konstatera att frågan om tillsynsfunktionen behandlas i departementspromemorian *Statsluftfarten*<sup>43</sup> och att arbetsgruppen föreslagit att flygsäkerhetsinspektören och militära flyginspektionen ska ges en ställning i

---

<sup>43</sup> Ds 2009:56.

tillsynsfunktionen som motsvarar Försvarmaktens generalläkare<sup>44</sup>. Utredningen har också under utredningstiden noterat en ökat medvetenhet i myndigheten av betydelsen av en oberoende och fungerande tillsynsfunktion. Försvarmakten har också vidtagit organisatoriska åtgärder i syfte att stärka tillsynsfunktionens oberoende. Utredningen anser att de vidtagna åtgärderna för att stärka flygsäkerhetsinspektörens och militära flyginspektionens oberoende i tillsynsfunktionen bör utvärderas innan ett eventuellt förslag om organisatorisk förändring på nytt övervägs.

Militärhelikopterutredningen föreslår dock att den fortsatta utvecklingen av tillsynsfunktionen måste löpande följas upp och att en oberoende utvärdering av flygsäkerheten och tillsynsfunktionen genomförs vid ett senare tillfälle.

---

<sup>44</sup> Departementspromemorian har remissbehandlats och remissinstanserna delar i allt väsentligt arbetsgruppens förslag. Statens haverikommission föreslår dock att tillsynsfunktionen bryts ut från Försvarmakten och överförs till Transportstyrelsen.

## 8 Anskaffnings- och modifieringsprocessen av helikoptersystem

### **Militärhelikopterutredningen bedömning:**

Erfarenheterna från genomförda anskaffnings- och modifieringsprocesser av helikoptersystem visar på

- behovet av en tydlig och anpassad kravställning
- att nationella särkrav i det längsta bör undvikas,
- behovet av en adekvat riskhantering,
- svårigheter för industrin att i rätt tid fullgöra sina åtaganden i utvecklingsprojekt,
- behovet av en realistisk bedömning av leverantörens förmåga att uppfylla ingångna leveransavtal,
- behovet av att berörda myndigheter avsätter erforderliga resurser vid högriskprojekt,
- nödvändigheten av ökad samverkan mellan berörda myndigheter och andra aktörer, särskilt i högriskprojekt.

### **8.1 Inledning**

Militärhelikopterutredningen ska enligt direktiven analysera anskaffnings- och modifieringsprocesserna av nu aktuella helikoptersystem. I analysen ingår att kartlägga hur de berörda myndigheterna har hanterat olika skeden av anskaffnings- och modifieringsprocesserna, de förseningar som uppstått, vad förseningarna berott på och vad myndigheterna vidtagit för åtgärder med

anledning av förseningarna, m.m. Utredningen ska vidare utvärdera erfarenheterna av anskaffnings- och modifieringsprocesserna.

#### *Kartläggningen av anskaffnings- och modifieringsprocesserna*

Som inledningsvis anges (avsnitt 2.2.5) har utredningen tolkat uppdraget i denna del som att utredningen ska avgränsa utredningsarbetet till att försöka klarlägga bakgrunden till anskaffnings- och modifieringsprocesserna, inträffade förseningar och vidtagna åtgärder från myndigheternas sida med anledning av inträffade förseningar. Utredningen har haft som en utgångspunkt att försöka klarlägga mer betydande orsaker till förseningarna och har därför varken försökt utreda eller beskriva varje mindre händelse eller tekniskt problem som kan ha påverkat leveranstiden, om inte händelsen eller problemet allvarligt påverkat utvecklingen av processen.

Militärhelikopterutredningen har givit Försvarmakten och Försvarets materielverk i uppdrag att lämna skriftliga underlag med erforderliga uppgifter om anskaffnings- och modifieringsprocesserna, bl.a. vilka bedömningar och åtgärder som myndigheterna gjort vid olika tidpunkter med anledning av inträffade förseningar. Försvarets materielverk har, som framgår av bilaga 8, redovisat en mycket omfattande dokumentation över anskaffnings- och modifieringsprocesserna under den nu aktuella tioårsperioden. Redovisningen omfattar bakgrunden till anskaffnings och modifieringsprocesserna inträffade händelser, inträffade förseningar, vidtagna åtgärder och beslut. Utredningen finner att redovisningen i allt väsentlig möter det i direktiven angivna kravet på redovisning av anskaffnings- och modifieringsprocesserna. Som tidigare angetts har Försvarmakten emellertid haft svårigheter att lämna en motsvarande redogörelse över myndighetens egna åtgärder och beslut utan har i stor utsträckning lagt Försvarets materielverks underlag till grund för den egna redogörelsen till utredningen.

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att i många fall kan av det skriftliga underlaget inte utläsas vilka bedömningar och överväganden som lagts till grund för olika åtgärder och beslut i dem angivna processerna. Utredningen har därför även begärt att båda myndigheterna ska redovisa de bedömningar och överväganden som lagts till grund för åtgärder och beslut i processerna. Utredningen kan dock konstatera att båda myndigheterna, men

särskilt Försvarmakten, haft svårighet att fullt ut skriftligen redovisa bedömningar och överväganden bakom varje åtgärd och beslut. Försvarmakten och Försvarets materielverk har båda hänvisat utredningen till att inhämta information i dessa delar från nuvarande och tidigare anställda i myndigheterna. Utredningen har vid samtal med berörda personer kunnat konstatera att det föreligger olika uppfattningar om bakgrunden och skälen för olika åtgärder som vidtagits och beslut som fattats i anskaffnings- och modifieringsprocesserna samt vad som orsakat de olika förseningarna av leveranser. Utredningen har mot den bakgrunden begränsat utredningsåtgärderna i dessa delar till att främst få olika problemområden belysta av nuvarande och tidigare anställda i myndigheterna. Utredningen har därför valt att största möjliga utsträckning lägga den skriftliga dokumentationen samt Försvarets materielverks omfattande och detaljerade skriftliga underlag till grund för kartläggningen och beskrivningen av nu aktuella anskaffnings- och modifieringsprocesser.

#### *Internrevisorernas rapport*

Som framgår av avsnitt 2.5.5 har utredningen också tagit del av den gemensamma granskningsrapport som Försvarmaktens respektive Försvarets materielverks interrevisor har lämnat i maj 2010 angående bakgrunden och orsaken till leveransförseningar i helikoptersystem 10, främst vad avser helikoptrar till den nordiska stridsgruppen 2008 (NKG 08) och insatsen i Afghanistan 2011 (ISAF)<sup>1</sup>.

Utredningen kan konstatera att rapporten bygger på en omfattande dokumentation och uppgifter som lämnats av berörda befattningshavare inom såväl Försvarmakten som Försvarets materielverk. Utredningen har som tidigare anges haft som en utgångspunkt att inte upprepa samma utredningsåtgärder som interrevisorerna genomför, utan har haft för avsikt att kunna lägga internrevisorernas kartläggning till grund för utredningens fortsatta arbete. Utredningen, som har att självständigt kartlägga och beskriva den angivna modifieringsprocessen, anser dock att granskningsrapporten kan tjäna som utgångspunkt för utredningens egna åtgärder med att kartlägga modifieringsprocessen.

---

<sup>1</sup> Granskning av modifiering och anpassning av HELIKOPTER 10, rapport den 4 maj 2010, HKV 23 800:58014.



Försvarmaktens respektive Försvarets materielverks inter-revisor har båda upplyst utredningen att det i genomförda granskningen av helikoptersystem 10 inte framkommit några omständigheter som motsäger att de bedömningar och slutsatser om brister i myndigheterna organisation och handläggningsrutiner som lämnas i rapporten även kan göras vad avser problemen med försenade leveranser av helikoptersystem 14. Utredningen har mot den bakgrunden anpassat utredningsåtgärderna även vad avser helikoptersystem 14 till att omfatta endast sådana ytterligare åtgärder som krävs för att kunna besvara i utredningsdirektiven angivna frågeställningar.

#### *Utgångspunkter för redogörelsen av uppgifter*

Utredningen kan konstatera att en redogörelse över anskaffnings- och modifieringsprocesserna under en så lång tidsperiod som det nu är fråga om medför att en mängd olika uppgifter skulle kunna redovisas. Med detta avses framförallt händelseförlopp, vidtagna åtgärder och fattade beslut under perioden. Utredningen bedömer att en mer översiktlig redogörelse kan ligga till grund för överväganden och slutsatser. För mer detaljerad information hänvisas till bilaga 8.

## **8.2 Helikoptersystem 14**

### **8.2.1 Bakgrund**

I maj 1998 fastställde Försvarmakten en långsiktig idéplan för Försvarmaktens helikoptersystem.<sup>2</sup> Med detta som utgångspunkt fattade Försvarmakten samma år ett beslut om att ändra inriktningen för den framtida utformningen av den för myndigheten gemensamma helikopterorganisationen och dess utrustning med helikoptrar. (Se även avsnitt 5.1.2. samt 5.1.3). En förundersökningsgrupp bildades samma år med försvarmaktsrepresentanter från Danmark, Finland, Norge och Sverige. Inom ramen för gruppens uppgifter blev en konklusion att det fanns förutsättningar för en samnordisk upphandling.

---

<sup>2</sup> Försvarmaktens helikoptersystem – Långsiktig idéplan, FM HKV H 35 800:90701, 1998-05-28.

*Det nordiska helikopterprogrammet (NSHP)*

Under 1999 undertecknades ett samförståndsavtal avseende NSHP mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige.<sup>3</sup> Detta syftade till att utgöra grunden, och reglera förutsättningarna, för en samnordisk upphandling. Samma år trädde ett projektavtal i kraft inom NSHP.<sup>4</sup> Detta reglerade bl.a. former för framtagande av en gemensam anbudsinfordran, organisering och arbetssätt inom styrkommitté och programkontor, budget, tull och skatter, industrisamverkan ("motköp"), konfigurationshantering, m.m. En uppgift var att ta fram och harmonisera en gemensam kravkatalog för den samnordiska helikopterupphandlingen.

*Anbudsinfordran*

Försvarets materielverk skickade i november 1999, för NSHP:s räkning, ut anbudsinfordran för en samnordisk upphandling av medeltung helikopter i viktklassen 9–15 ton.<sup>5</sup> Anbud skulle inlämnas senast i april 2000.

Försvarsmakten fastställde strax därefter i december 1999 en preliminär taktisk teknisk ekonomisk målsättning (PTTEM) för det nya svenska medeltunga helikoptersystemet.<sup>6</sup> Den gemensamma nordiska kravbilden utgjorde en bilaga till PTTEM.

*Anbud*

I april 2000 inkom anbud från ett antal anbudsgivare för ny medeltung helikopter. Försvarets materielverk fastställde i juni samma år en anskaffnings- och upphandlingsstrategi för helikopteranskaffningen.<sup>7</sup> Som bilaga till detta beslut bifogades även anskaffningsstrategin för det nordiska standardhelikopterprogrammet. Strategin förutsatte en gemensam samnordisk konkurrensupphandling samt

---

<sup>3</sup> Memorandum of Understanding concerning the Nordic Standard Helicopter Program, 1999-08-13.

<sup>4</sup> Program Agreement concerning the Nordic Standard Helicopter Program, 1999-08-13.

<sup>5</sup> NSHP – Request for quotation, Försvarets materielverk MDIV 35 954:29242/99, 1999-11-29.

<sup>6</sup> PTTEM helikopter 14, FM HKV 01 641:75230, 1999-12-20.

<sup>7</sup> Helikopter 14. Anskaffnings- och upphandlingsstrategi, Försvarets materielverk SYST 35 954:14378/00, 2000-06-16.

att nationella kontrakt skulle slutas och att dessa även skulle tillgodose specifika nationella behov.

#### *Utvärderingsrapport*

Den 30 augusti 2000 lämnade programkontoret en utvärderingsrapport i vilken angavs att fyra kandidater hade utvärderats så långt. De utvärderade kandidaterna var Cougar Mk2+ (Eurocopter), EH 101 (EH Industries), NH90 (NH Industries) och S-92 (Sikorsky). Programkontoret rekommenderade styrkommittén i NSHP att förhandlingar skulle inledas med en av kandidaterna. Två av de övriga var också kandidater för förhandling, medan man avrådde från att inleda förhandlingar med en av kandidaterna.

#### *Ny förhandlingsplan, m.m.*

I september 2000 utarbetades inom programkontoret en ny förhandlingsplan som endast omfattade två kandidater.<sup>8</sup> Samtidigt fattade Danmark ett beslut om att genomföra förhandlingar med tre kandidater.

I april 2001 begärde programkontoret uppdaterade offerter. Dessa förändrade dock inte situationen och tidigare presenterade utvärderingar bedömdes vara fortsatt giltiga. I detta skede av upphandlingen hade konfigurationerna för kandidaterna ändrats från att vara "gemensam" till att vara "nationella". Vid denna tidpunkt startades också parallella förhandlingar med de två återstående kandidaterna. Danmark hade vid denna tidpunkt redan startat egna förhandlingar.

#### *Försvarets materielverks rekommendation den 24 april 2001*

Den 24 april 2001 översände Försvarets materielverk en rekommendation till Försvarsmakten att i turordning inleda slutförhandling med i rekommendationen angivna leverantörer.<sup>9</sup> Försvarets materielverk hade kännedom om att övriga deltagande länder hade

---

<sup>8</sup> The NSHP Program Office Report and Recommendation to the Steering Committee Concerning Selection of the Nordic Standard Helicopter, Program Office, 2001-09-07.

<sup>9</sup> Helikopter 1-Försvarets materielverk rekommendation, Försvarets materielverk PROD H35 800:2264/01, 2001-04-24.

bestämda uppfattningar om möjliga, respektive lämpliga, val av helikopter och leverantör. De övriga nordiska ländernas positionering gjorde att Försvarets materielverk bedömde det som svårt att vid denna tidpunkt kunna finna en tillfredsställande gemensam samnordisk lösning. Mot denna bakgrund bedömde myndigheten att det fanns anledning att göra en svensk utvärdering och rekommendation till Försvarsmakten. Syftet var att denna information skulle kunna användas så att Försvarsmakten skulle kunna tillvarata svenska intressen i den samnordiska upphandlingen på bästa sätt. Försvarets materielverk genomförde utvärderingen av de två huvudkandidaterna baserat på de inlämnade offerterna och resultaten av de inledande förhandlingarna. Denna information värderades mot den svenska kravbilden.<sup>10</sup> Resultatet blev att myndigheten fann att - utgående från ett strikt svenskt perspektiv - en av kandidaterna var sammantaget det bästa alternativet. Med ovanstående som grund, och i syfte att erhålla det för Försvarsmakten mest kostnadsoptimala alternativet, rekommenderade Försvarets materielverk att slutförhandlingar skulle genomföras med de båda huvudkandidaterna, dock med kraftsamling på den ena.

#### *Försvarsmakten fastställer förhandlingsriktlinjer*

I maj 2001 fastställde Försvarsmakten förhandlingsriktlinjer för den svenska förhandlingsdelegationen i NSHP programkontor.<sup>11</sup> Försvarets materielverk fastställde därefter en upphandlingsstrategi för anskaffning av helikopter 14.<sup>12</sup>

I juni 2001 valde Danmark att lämna den samnordiska upphandlingen. Danmark lämnade NSHP formellt i december 2001.

---

<sup>10</sup> De områden som värderades var avtal, leveransplan, pris, livscykelkostnad, konfiguration, logistik, utbildning, leverantörsåtagande, risker och offset.

<sup>11</sup> C KRI förhandlingsriktlinjer för helikopter 14 (NSHP), FM HKV PM, 2001-05-16.

<sup>12</sup> Helikopter 14. Upphandlingsstrategi för Försvarets materielverk i samband med den samnordiska helikopteranskaffningen (NSHP), Försvarets materielverk ProjC H 35 954:3698, 2001-05-29.

### *Offertförfrågan*

Den 25 juni 2001 sände Försvarmakten en offertförfrågan till Försvarets materielverk avseende helikopter 14.<sup>13</sup> Försvarmakten fastställde därefter i september 2001 det slutliga förhandlingsdirektivet för Försvarets materielverk avseende helikopter 14.<sup>14</sup>

### *Rekommendation att välja NH90*

Den 7 september 2001 rekommenderade programkontoret till styrkommittén att välja NH90 som Nordic Standard Helicopter. Programkontoret angav i sin rekommendation att de finska, norska och svenska konfigurationerna var snarlika. Vidare angavs att detta skulle ge länderna den mest kostnadseffektiva lösningen. Valet av NH90 som Nordic Standard Helicopter omfattade två olika versioner, vilka hade olika nationella uppdragskonfigurationer. Även om det finns skillnader mellan helikopterkonfigurationerna såg man ett flertal framtida möjligheter för samarbete inom olika områden, såsom logistik, utbildning samt möjliga krishanteringsoperationer.

### *Offert*

Den 11 september 2001 fastställdes beslutsdelegering för upphandlingsbeslut inom Försvarets materielverk avseende NSHP/helikopter 14.<sup>15</sup> Samma dag sände Försvarets materielverk en offert till Försvarmakten avseende anskaffning av helikopter 14.<sup>16</sup> Offerten baserades på ett uppdrag från Försvarmakten att anskaffa upp till 25 stycken medeltunga helikoptrar. Offerten avsåg tolv stycken TTT<sup>17</sup>-helikoptrar och fem stycken ASW-helikoptrar. Milstolpe för leverans av den första TTT-helikoptern var den 30 juli 2005. Milstolpe för leverans av den sjuttonde och sista helikoptern var den 28 februari 2009.

---

<sup>13</sup> Kompletterande offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 2A4, FM HKV H23 321:80715, 2001-06-25.

<sup>14</sup> Slutliga förhandlingsdirektiv för helikopter 14, FM HKV PM, 2001-09-03.

<sup>15</sup> NSHP/helikopter 14. Beslutsdelegering, Försvarets materielverk GD 214361, 2001-09-11.

<sup>16</sup> 2A4:2101 Anskaffning helikopter 14, Försvarets materielverk SYST 23 323:3627/01, 2001-09-11.

<sup>17</sup> TTT = Tactical Troop Transport.

*Hemställan om regeringens bemyndigande*

Den 12 september 2001 insände Försvarmakten framställan till regeringen om att få beställa NH90-helikoptrar från tillverkaren NH Industries.<sup>18</sup> Av framställan framgick att helikopter 14-systemet anskaffades med ett ledningssystem som uppfyllde kraven inom Försvarmaktens framtida nätverksbaserade ledningssystemstruktur. Samma dag fattade Försvarets materielverk upphandlingsbeslut avseende helikopter 14 med ILS.<sup>19</sup>

*Samtida förfaranden*

Slutförhandlingen med NHI genomfördes parallellt med Försvarets materielverks offerering till Försvarmakten. I samband med slutförhandlingen lyckades Försvarets materielverk i ett sent skede förändra prisläget för hela den offererade kalkylen. Detta innebar att Försvarets materielverk på detta sätt kunde inrymma ytterligare en helikopter i leverantörens åtagande inom den givna budgetramen.

*Kontrakt tecknas*

Den 26 september 2001 undertecknades leveransavtalet mellan Försvarets materielverk och NHI. Avtalet innebar att den första certifierade trupptransporthelikoptern (TTT-helikopter) skulle levereras till Försvarets materielverk den 30 november 2005<sup>20</sup> I november 2001 offererade Försvarets materielverk anskaffning av helikopter 14 till Försvarmakten.<sup>21</sup> Leverans av den första TTT-helikoptern skulle ske den 15 januari 2006. Leverans av den sista helikoptern skulle ske den 10 april 2009.

---

<sup>18</sup> Hemställan om att få beställa regeringsobjekt Medeltung helikopter, Helikopter 14 (helikopter 14), FM HKV H 35 900:80972, 2001-09-12.

<sup>19</sup> Upphandlingsbeslut Anskaffning av helikopter 14 med ILS, Försvarets materielverk 214361-LB538202, 2001-09-12.

<sup>20</sup> Contract 214361 – LB 538202 between Försvarets materielverk and NHI dated 12-09-2001 concerning Swedish helikopter 14, Försvarets materielverk 214361-LB538202, 2001-09-12.

<sup>21</sup> 2A4:2101 Anskaffning helikopter 14 (2.2), Försvarets materielverk SYST H 23 323:4410/01, 2001-11-06.

## 8.2.2 Inträffade leveransförseningar och myndigheternas åtgärder

2003

I februari 2003 redovisade Försvarets materielverk projektlaget för Försvarsmakten, varvid man angav att projektet bedömdes fortlöpa enligt plan. Ett år senare i april 2004 redovisades ånyo projektlaget. Försvarets materielverk angav även då att aktiviteterna med NHI löpte i stort enligt planering.

2004

Försvarsmakten lämnade direktiv i juni 2004 till Försvarets materielverk om utveckling av ledningssystemet (TMS) och uppdragsystemet (Mission Management System (MMS)) för helikopter 14.<sup>22</sup>

2005

Försvarets materielverk påbörjade under 2005 en omförhandling av avtalet till följd av den leveransförsening som NHI anmält. Detta ledde till en förändring av kontraktet. Försvarets materielverk värderade den samlade kommersiella situationen i syfte att ta fram bästa möjliga handlingslinje. Bland annat värderades bedömda konsekvenser om Försvarets materielverk skulle välja att häva kontraktet. Denna värdering innefattade dels den kommersiella situationen, dels bedömning av alternativa handlingsvägar. Värderingen resulterade i att myndigheten beslutade att fortsatt agera inom ramen för det framförhandlade avtalet.

I februari 2005 begärde Försvarets materielverk en bekräftelse från NHI att den kontrakterade leveransplanen skulle kunna hållas.<sup>23</sup> Skälet till den begäran var att myndigheten hade fått indikationer på förseningar hos NHI.

Den 28 februari 2005 besvarade NHI begäran och uppgav att leveransförseningar hade inträffat.<sup>24</sup> Av uppgifterna framgick att

---

<sup>22</sup> Försvarsmaktens direktiv avseende TMS/MMS för helikopter 14, FM HKV 35 800:69509, 2004-06-16.

<sup>23</sup> Delivery schedule for Swedish NH90 helicopters - Request for confirmation, Försvarets materielverk VO Flyg&Rymd 35 954:7496, 2005-02-10.

<sup>24</sup> Delivery schedule for Swedish NH90 helicopters, NHI Nr 024/05/GM, 2005-02-28.

den första certifierade TTT-helikoptern skulle levereras den 31 mars 2006 istället för den avtalade tidpunkten den 30 november 2005, det vill säga fyra månader senare än som avtalats. Mot bakgrund av den formellt anmälda leveransförseningen påbörjade Försvarets materielverk ett analysarbete av hur denna situation skulle hanteras gentemot NHI respektive Försvarmakten. Försvarets materielverk orienterade Försvarmakten om den anmälda förseningen.

I mars 2005 angav Försvarets materielverk att aktiviteterna mellan myndigheten och NHI i stort löpte enligt planering. Myndigheten angav att NHI deklarerade leveransförseningar för de första fyra helikoptrarna under 2005. Förseningen relativt den ursprungliga tidplanen angavs till mellan fem och tio månader per helikopterindivid.

I april 2005 angav NHI att en första leverans av en certifierad helikopter 14 skulle ske först den 30 november 2007.<sup>25</sup> Detta innebar att den försening om fyra månader som NHI angav den 28 februari nu fem veckor senare anmäldes som en försening om 24 månader, dvs. ytterligare 20 månaders försening. Vidare angav NHI att det största hindret för leveranser utgjordes av förseningar i utvecklingen av TMS samt kvalificeringsprocessen.

Den 18 april 2005 undertecknades ännu en kontraktsändring<sup>26</sup>. Denna kontraktsändring omfattade bl.a. integration av GPS, hjälmar med NVG<sup>27</sup> samt projektsäkerhetsinstruktion. Vidare utlöstes option för utökad omfattning av initial besättningsutbildning.

I maj 2005 begärde Försvarmakten att Försvarets materielverk skulle lämna förslag på leveransalternativ med anledning av förseningen av helikopter 14.<sup>28</sup> Försvarets materielverk behandlade i juni samma år frågan om hantering av uppkomna viten inom helikopter 14- projektet i<sup>29</sup>. Bedömningen var att viten ska tas ut gentemot leverantören och inte bytas mot tillkommande funktionalitet/materiel.

Den 23 juni 2005 angav Försvarmakten att man önskade ytterligare åtagande avseende besättningsutbildning och att det så

---

<sup>25</sup> Försvarets materielverk-NHI meeting 7th April 2005 presentation, 2005-04-06.

<sup>26</sup> Försvarets materielverk NHI Industries Contract Amendment no 2 to 214361 LB 538202, 214361 LB 538202, 2005-04-18.

<sup>27</sup> NVG = Night Vision Goggles.

<sup>28</sup> Leveransalternativ av helikopter 14 pga försening, FM HKV 35 814:68228, 2005-05-10.

<sup>29</sup> Protokoll kommersiella rådet, Försvarets materielverk Op VL Kom H 09 710:44247/05, 2005-06-15.



kallade "leveransalternativ 2" för helikopter 14 som skulle väljas, vilket innebar att helikoptrar i "Basic +"-utförande (helikopter 14eBasic) skulle levereras innan det var möjligt att få leveranser av TTT-utförande. Detta leveransalternativ innebar även att leveranser av ASW-helikoptrar med TMS-funktionalitet senarelades relativt det som initialt planerats. "Leveransalternativ 2" syftade till att minimera de negativa konsekvenserna i Försvarmakten med anledning av de uppkomna förseningarna.

I 2005 föreslog NHI att leveranserna skulle förändras så att ett ökat antal helikopter 14 eBasic skulle avtalas i syfte att minska effekterna av förseningen.<sup>30</sup> Försvarets materielverk meddelade NHI att "leveransalternativ 2" var det som föredrogs, och att detta var utgångspunkten för de förhandlingar som planerades att äga rum.

I oktober 2005 accepterade Försvarets materielverk en leverans av den första helikopter 14 (BSWA001).<sup>31</sup> Detta var en milstolpe mot industrin i kontraktet. Helikoptern disponerades dock fortsatt av leverantören. Den avtalade lösningen syftade till att denna helikopter skulle användas i det fortsatta utvecklingsarbetet av den svenska funktionaliteten för ubåtsjakt.

I november 2005 föreslog Försvarets materielverk för NHI att en oberoende part skulle tillsättas i syfte att undanröja de förhandlingspunkter som blockerade slutförandet av förhandlingen. NHI avböjde dock detta förslag.

## 2006

Det tredje tilläggsavtalet från april 2006 omfattade bl.a. en reviderad leveransplan, där den första certifierade TTT-helikoptern skulle levereras den 15 december 2008. För att mildra konsekvenserna av leveransförseningarna avtalades om leveranser av en förenklad konfiguration kallad enhanced Basic (eBasic) som avsågs kunna användas för SAR<sup>32</sup>-uppgifter. Parterna avtalade om en första leverans av en certifierad eBasic till den 31 augusti 2007. De viten som uppstått omsattes i omförhandlingen till större åtaganden från leverantören avseende tekniskt innehåll i helikoptern samt besättningsutbildning.

<sup>30</sup> Letter Nr NHI 093/05/GM, 2005-06-24.

<sup>31</sup> Certificate of Conformity, Certificate reference No: 51/05 Försvarets materielverk 214361 – LB538202, 2005-10-27.

<sup>32</sup> SAR = Search and Rescue.

I april 2006 redovisade Försvarets materielverk att NHI meddelat leveransförseningar för Basic TTT-helikoptrar med upp till tolv månader på grund av förseningar i kvalificeringsarbetet och förseningar på upp till 22 månader för TMS systemet.

## 2007

I juni 2007 levererades ytterligare en helikopter (BSWA002) av NHI till Försvarets materielverk med ett antal förbehåll i samband med acceptansen.<sup>33</sup> Den 5 juli 2007 utfärdade FSI ett interimistiskt militärt typcertifikat för helikopter 14 till NHI.<sup>34</sup>

Den 5 september 2007 utfärdade FSI ett interimistiskt militärt luftvärdighetsbevis för den tredje helikoptern (BSWA 003)<sup>35</sup>, som därefter levererades till Försvarets materielverk, även denna med förbehåll i samband med acceptansen.<sup>36</sup> Denna helikopter har därefter endast flugit cirka tolv timmar på grund av tekniska fel och brister i dokumentationen. Strax därefter under oktober 2007 beslutade Försvarmakten att avbryta den pågående upphandlingen av ytterligare fyra stycken helikopter14B enligt optionen i ursprungskontraktet.

Försvarets materielverk meddelade i november 2007 NHI att myndigheten avvisade leverans av den fjärde helikoptern (BSWA004) till följd av bl.a. avsaknad av komplett dokumentation.<sup>37</sup>

## 2008

I april 2008 annonserade NHI ytterligare förseningar.<sup>38</sup>

Den 6 maj 2008 utfärdade Militära flyginspektionen ett militärt flygsäkerhetsdirektiv (MFD) som klassade den aktuella dokumentationen som inte luftvärdig.<sup>39</sup> Detta innebar i praktiken flygförbud för helikopter 14 i Sverige.

---

<sup>33</sup> Certificate of Transfer, NHI 0062/07/QA, 2007-06-20.

<sup>34</sup> Provisional Military Type Certificate and Data Sheet for helikopter 14 Basic TTT, FM HKV 02 810:715503, 2007-07-05.

<sup>35</sup> Helicopter 141043. Provisional Military Airworthiness Certificate, FM HKV 35 814:72856, 2007-09-05.

<sup>36</sup> Certificate of Transfer, NHI 0063/07/QA, 2007-09-06.

<sup>37</sup> Helikopter 14. Försvarets materielverk response to Notifaction "Ready for CoT", Försvarets materielverk AK Flyg&Rymd 35 814:50335, 2007-11-15.

<sup>38</sup> Helikopter 14. NHI information beträffande försenade leveranser, Försvarets materielverk AK Flyg&Rymd 35 814:16418, 2008-04-08.

<sup>39</sup> MFD – Military Flight Safety Directive, FM HKV 02 810:68017, 2008-05-06.

I maj 2008 angav Försvarsmakten att man önskade att lägga till VMS<sup>40</sup>, partikelseparatorer, IR-suppressorer och ballistiskt skydd i helikopter 14 eBasic, med leverans senast under 2010. Vidare angav myndigheten att man önskade att modifiera helikopter 14A till helikopter 14B i samband med inplanerade uppgraderingar.

I maj 2008 ansökte NHI om Militära flyginspektionen beslut om godkännande den tekniska dokumentationen för helikopter 14 (Basic TTT)<sup>41</sup> i syfte att undanröja det gällande flygförbudet.

I juni 2008 beslutade FSI om ett tillfälligt uppehåll i pågående flygutbildning för svensk personal vid Eurocopter Training Services (ETS) tills oklarheter kring status på den angivna dokumentationen var undanröjd.<sup>42</sup>

Den 11 juni 2008 utfärdade FSI ett militärt flygsäkerhetsdirektiv (MFD) vilket förbjöd flygning med helikopter 14 (Basic TTT) på grund av ofullständigheter i dokumentationen.<sup>43</sup>

Den 19 juni 2008 återkallade FSI det tidigare utfärdade interimistiska luftvärdighetsbeviset för den tredje helikoptern med anledning av brister i de tekniska publikationerna för helikopter 14 Basic TTT.<sup>44</sup>

Militära flyginspektionen avslog den 26 juni 2008 NHI ansökan om en stor ändring.<sup>45</sup> Det innebar att det då rådande flygförbudet fortsatte att gälla.

I september 2008 godkände FSI den giltiga certifieringsbasen för helikopter 14 Basic TTT respektive helikopter 14 eBasic.<sup>46</sup>

Den 8 oktober 2008 angav NHI att första leverans av en certifierad TTT-helikopter skulle ske den 30 september 2010.<sup>47</sup>

Den 3 december 2008 initierade Försvarets materielverk en fjärde förhandling med NHI.<sup>48</sup> Syftet var dels att erhålla en trovärdig och kontrakterad leveransplan från NHI, dels att i samband med denna omförhandling utöka kontraktsåtagandet till att

---

<sup>40</sup> VMS = Varnar- och motmedelssystem.

<sup>41</sup> Application for Approval of major change of Technical Publication. Helicopter BSWA Basic TTT, NHI 0145/08/TA, 2008-05-27.

<sup>42</sup> Militärt Flygsäkerhetsdirektiv avseende flygutbildning för helikopter 14, FM HKV 02 810:70048, 2008-06-03.

<sup>43</sup> MFD – Military Flight Safety Directive, FM HKV 02 810:70924, 2008-06-11.

<sup>44</sup> Helikopter 14.043. Withdrawal of provisional Certificate of Airworthiness, FM HKV 35 814:70908, 2008-06-19.

<sup>45</sup> FSI answer to application of Major Change of the Technical Publications for helicopter BSWA Basic TTT, FM HKV 02 810:72252, 2008-06-26.

<sup>46</sup> FSI approval of extended Certification Basis for the Basic TTT and e-Basic configurations of SWE NH90/helikopter 14, FM HKV 02 810:74930, 2008-09-01.

<sup>47</sup> Managementmöte Försvarets materielverk – NHI presentationsunderlag, 2008-10-08.

<sup>48</sup> Brainstorming CA4 – Minutes of Meeting, 2008-12-03.

inkludera utrustning för internationella operationer (IR-suppressorer, sandfilter, ballistiskt skydd samt ytterligare varnar- och motverkanssystem). Försvarets materielverk meddelade vidare att myndigheten önskade att NHI redovisade en trovärdig plan för att leverera åtta stycken TTT-helikoptrar i en konfiguration som möjliggör internationella insatser som kan levereras till Försvarets materielverk senast den 31 mars 2012.

2009

Den 13 februari 2009 redovisade NHI sin planering för inför de fortsatta omförhandlingarna. NHI meddelade att man kunde leverera åtta helikopter 14 (TTT) med bl.a. sandfilter, IR-suppressorer, begränsat ballistiskt skydd och varnar- och motverkanssystem med början den 30 juni 2011. Den åttonde helikoptern kunde levereras den 31 mars 2012. NHI:s planering byggde på att ett antal av dessa helikoptrar först levererades i eBasic-utförande under 2009 och 2010, och helikoptrarna därefter genomgick modifiering till TTT-utförande. NHI presenterade inte någon sammanhållen riskanalys, men angav att relationen mellan NHI och underleverantören av TMS utgjorde den största utmaningen de kunde se avseende förmågan att innehålla denna tidplan.

FSI underrättade i februari 2009 NHI om kraven på kravställning och formell hantering av ändringar.<sup>49</sup> NHI en ansökte i juni 2009 om större ändring för BSWA Basic TTT.<sup>50</sup>

Försvarets materielverk lämnade i juni 2009 en rekommendation till MILITÄRA FLYGINSPEKTIONEN om hanteringen av den bristfälliga dokumentationen.<sup>51</sup> FSI godkände därefter en större ändring av dokumentationen för helikopter 14 (BSWA Basic TTT)<sup>52</sup> och återkallade det tidigare utfärdade flygförbudet.<sup>53</sup> Den 26 juni 2009 utfärdade FSI ett interimistiskt luftvärdighetsbevis för

---

<sup>49</sup> Answer to NHI Letter 0015/09/TA/-CA, "Approval process for BSWA Technical Management Plan", FM HKV 02 810:53149, 2009-02-26.

<sup>50</sup> Application for Approval of major change of Technical Publication. Helicopter BSWA Basic TTT, Letter 0053/09/TA-CA, 2009-06-11.

<sup>51</sup> Helikopter 14. Försvarets materielverk confirmation of IETP 1.4 for BSWA Basic TTT configuration, Försvarets materielverk AK Flyg&Rymd 35 814:27843/2009, 2009-06-18.

<sup>52</sup> FSI approval of Major Change of the Technical Publications for helicopter BSWA Basic TTT, FM HKV 02 810:58805, 2009-06-24.

<sup>53</sup> Cancellation of MFD 02 810:70924, dated 2008-06-11, due to FSI approval of updated IETP, FM HKV 02 810:59593, 2009-06-24.

den fjärde helikoptern (BSWA004).<sup>54</sup> Den 19 augusti 2009 levererades BSWA004 till Försvarets materielverk.<sup>55</sup>

Försvarets materielverk meddelade den 15 september 2009 NHI att myndighetens ståndpunkt var att NHI begått kontraktsbrott. Vidare angav Försvarets materielverk att myndigheten övervägde alternativ inom, eller utom, ramen för kontraktet i syfte att tillförsäkra Försvarmakten nödvändiga förutsättningar för medeltung helikopterkapacitet för internationella insatser. Försvarets materielverk angav vidare att en förutsättning för ett ställningstagande var att NHI deltog med underlag och medverkade i en förhandling om en principöverenskommelse. Därefter inleddes förhandlingar mellan parterna.

I november 2009 avisade Försvarets materielverk en leveransanmälan av ytterligare en helikopter (BSWA007) med anledning av myndigheten fått kännedom om att ett nödvändigt certifikat inte fanns för denna helikopter.<sup>56</sup>

### 8.2.3 Iakttagelser och erfarenheter

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att den kraftiga leveransförseningen av helikoptersystem 14 har sin grund i ett antal olika omständigheter och problemområden under den nu aktuella tioårsperioden. Utredningen redogör nedan för mer framträdande omständigheter och problemområden som kunnat iakttas under utredningens arbete med att kartlägga anskaffningsprocessen.

#### *Samnordiskt helikopterprojekt*

Militärhelikopterutredningen kan notera att det gemensamma nordiska helikopterprojektet kom att utvecklas på ett sätt som väcker frågan om de svenska nationella intressena av en få tillgång till ett nytt medeltungt helikoptersystem anpassat för svenska behov fick stå tillbaka för strävan att genomföra en samnordisk upphandling av en för de nordiska länderna gemensam enhetshelikopter. Utredningen kan notera att de övriga nordiska länder-

---

<sup>54</sup> Helicopter 141044. Provisional Military Airworthiness Certificate, FM 35 814:59835, 2009-06-26.

<sup>55</sup> Certificate of Transfer NHI 0023/09/QA, 2009-08-19.

<sup>56</sup> Helikopter 14. Acceptance of BSWA007, Försvarets materielverk AK Flyg&Rymd 35814:49820/2009, 2009-11-09.

nas kravställning på den framtida helikoptern medförde att man kan ifrågasätta om det i praktiken fanns mer än en helikoptertyp som uppfyllde de krav som länderna hade gemensamt. Utredningen kan konstatera att övriga länders krav i praktiken omöjliggjorde att någon annan helikopter än NH90 kunde väljas för svensk räkning, om den gemensamma nordiska anskaffningen skulle kunna genomföras. Utredningen kan i detta sammanhang konstatera att Försvarets materielverk genom sin rekommendation till Försvarsmakten den 24 april 2001 väckte frågan om vilken helikopter som bäst motsvarade de svenska nationella behoven. Utredningen erfar, vilket även framgår av Justitiekanslerns rapport den 15 januari 2003 (se avsnitt 2.2.5), att det vid tidpunkten fanns en betydande politisk vilja att anskaffningen av det nya medeltunga helikoptersystemet skulle ske i form av en gemensam nordisk upphandling. Utredningen erfar att detta förhållande kom att i stor utsträckning påverka det svenska ställningstagandet att fortsätta den samnordiska upphandlingen i stället för att välja en svensk nationell lösning. Den gemensamma nordiska upphandlingen syftade även till att över tiden kunna nå kostnadseffektiva gemensamma nordiska lösningar avseende utbildning, underhåll, m.m. Utredningen kan konstatera att utfallet i denna del för närvarande är betydligt mindre än vad som förutsågs vid anskaffningstidpunkten.

#### *Högriskprojek*

Militärhelikopterutredningen kan notera att helikoptersystem 14 är kraftigt försenat på grund av främst problem med utvecklingen av helikoptern. Utredningen kan konstatera att vid anskaffningstidpunkten befann sig helikopterprojektet i en tidig utvecklingsfas. Leverantören (NHI) har vid kontakter med utredningen framhållit att man från leverantörens sida har informerat köparna om detta förhållande och att dessa inte kan ha varit okunniga om att projektet fortfarande var under utveckling. Utredningen kan notera att avtalade leveransplanen för leverans av helikoptrar till Försvarets materielverk och därefter Försvarsmakten anger att dessa ska ta sin början 2005 för att vara avslutade 2009. Utredningen kan notera att redan i slutet av 2004 eller i början av 2005 framkom tecken på att den avtalade leveransplanen inte skulle komma att följas av leverantören.

Under utredningstiden har utredningen vid flera tillfällen möts av påståenden om att beställaren uppfattade att helikoptersystemet som anskaffades var långt mer moget och utvecklat än vad det i själva verket var vid anskaffningstillfället. Detta har även uttryckts från leverantörens sida. Det finns dock inga belägg för att så är fallet men helt klart är att detta inte var ett system som var färdigutvecklat vid kontraktstillfället.

Angivna omständigheter tyder på att det fanns klara brister i riskhanteringen från svensk sida vid anskaffningstillfället och att berörda myndigheter inte fullt ut insåg att valet av helikopter innebar man anskaffade ett helikoptersystem som alltså befann sig på ett tidigt utvecklingsstadium och att det förelåg risker för förseningar i leveranserna om tekniska problem uppstod under utvecklingsfasen.

#### *Regelsystemet för certifiering, m.m.*

Militärhelikopterutredningen kan notera att det alltså föreligger stora problem med att få helikopter 14 typgodkänd och certifierad. Utredningen erfar att detta bl.a. beror på problemen med stora brister i den tekniska dokumentationen, vilket medför att helikoptern för närvarande inte kan flyga. Utredningen har vid sina kontakter med såväl leverantören NHI som Försvarets materielverk erhållit delvis oförenliga förklaringar till vad som är orsaken till nuvarande tekniska problem. Utredningen tar inte ställning för den ena eller andra förklaringen men kan konstatera att det alltså får anses råda betydande oklarheter om hur regelsystemet ska tolkas mellan å ena sidan flygsäkerhetsinspektören/militära militära flyginspektionens inspektionen och Försvarets materielverk och å andra sidan leverantören NHI. Utredningen erfar att det fanns en medvetenhet om detta problemområde redan vid anskaffningstidpunkten men att några egentliga åtgärder för att klara ut hur regelsystemet ska tolkas och tillämpas har inte vidtagits förrän under senare delen av 2010-talet. Utredningen har svårt att avgöra i vilken utsträckning som angivna problem har påverkat själva utvecklingen av den svenska helikoptern men kan konstatera att föreligger betydande risker för att kvarstående oklarheter och problem på området allvarligt kan komma att påverka förutsättningarna för att få helikoptersystemet operativt enligt nuvarande planering.

*Svenska nationella särkrav*

Militärhelikopterutredningen kan notera att frågan om de svenska nationella särkraven vad gäller utvecklat nationellt ledningssystem och förhöjd kabinhöjd i helikoptern kan ha negativt påverkat utvecklingstakten är befogad. Utredningen erfar att leverantören och underleverantören av ledningssystemet, i vart fall tidigare, har haft olika uppfattningar i tekniska och kommersiella frågor rörande utvecklingen av ledningssystemet. Utredningen noterar att flertalet länder som beställt NH90 har drabbats av förseningar i leveranserna på grund av förseningar med utvecklingen av grundhelikoptern. Dessa länder har inte haft krav på motsvarande sÄrlösning vad gäller ledningssystemet som Sverige har. Utredningen gör bedömningen, efter att ha besökt leverantörens produktionsanläggning i Frankrike och efter samtal med representanter för underleverantören samt Försvarets materielverk, att utvecklingen av det unika svenska ledningssystemet inte kan anses ha i någon mer avgörande mening medfört ytterligare förseningar av i leveranserna. Frågan om det svenska ledningssystemets påverkan på den fortsatta utvecklingen av helikoptern är i dag svårt att avgöra, men det kan inte uteslutas att föreliggande problem på området för typgodkännande och certifiering kan komma att även påverkas av ledningssystemets utveckling och funktionalitet.

*Handläggning, kommunikation, m.m.*

Försvarets materielverk har löpande i projektet utvärderat leverantörens prestationer. Inom Försvarets materielverk har projektledningen löpande analyserat hur man på bästa sätt ska agera för att tillvarata sina intressen inom ramen för avtalet. Försvarets materielverk har även värderat möjligheten och lämpligheten att frånträda det ingångna avtalet. Denna typ av värderingar har skett löpande, och vid ett antal särskilda tillfällen, bl.a. 2005, 2008 och 2009. Vidare har så kallade Programme Progress Reviews (PPR) genomförts löpande. Vid dessa uppföljningstillfällen har en samlad bild av projektläget presenterats av NHI.

Då projektet har spänt över lång tid har Försvaretsmaktens och Försvarets materielverks organisationer förändrats över tiden och därmed även formerna/forum för informationsutbyte mellan myndigheterna. Detta förhållande har enligt utredningens mening



inte underlättat arbetet med att hantera leveransförseeningarna, även om Försvarets materielverk har strävat efter att kontinuerligt hålla Försvarmakten informerad. Utredningen har även kunnat konstatera att det i vissa fall kan uppstå oklara situationer eftersom både Försvarmakten och Försvarets materielverk vid skilda tillfällen kommunicerar med leverantören i likartade frågeställningar. Detta underlättar inte den tydlighet som måste finnas i ett projekt av denna storlek och komplexitet.

Militärhelikopterutredningen har kunnat konstatera efter samtal med berörda aktörer att kommunikationen mellan leverantören och beställaren i många fall synes ha varit behäftad med starkt missstroende, vilket i vissa fall lett till problem att komma vidare på grund av låsta positioner. Detta förhållande har givetvis negativt påverkat möjligheterna att lösa de problem som föreligger i projektet, vilket det finns flera exempel på.

Utredningen anser att det utöver ovanstående finns ett antal övriga erfarenheter och slutsatser att dra från anskaffningen av helikopter 14 fram till dags dato.

Utredningen vill bl.a. framhålla att den ursprungliga kravställningen för den svenska helikopteranskaffningen gjordes under en tid då utvecklingen av det nätverksbaserade försvaret var tongivande. Detta innebar t.ex. att nationella uppgifter var prioriterade, såsom luftburen bataljon, men även att helikoptersystemet skulle ingå som en viktig plattform för informationsinhämtning och ledning av övrig verksamhet.

Under den tid som gått sedan dess har kraven förändrats och i och med försvarsbeslut 2004 blev kravet på förmåga att delta i internationella insatser långt mer accentuerat. Trots att helikoptern ska ha en flerfunktionalitet så var den ursprungligen inte fullt ut kravställd för att kunna verka i en sådan förhöjd hotmiljö. Detta förhållande har således successivt påverkat kravställningen på och utformningen av de helikoptrar som avses levereras till Försvarmakten. Det är dock utredningens uppfattning att detta inte varit orsak till de stora förseningar som nu föreligger. Det har dock resulterat i ett antal tilläggsbeställningar som nu hanteras inom kontraktsändringarna och som därför påverkat utformningen av leveransplaner för helikopterns olika versioner.

Utredningen har noterat att den ursprungliga kravspecifikationen innehöll krav på att helikoptersystemet skulle vara operativt nu och i framtiden. Denna kravställning förändrades eftersom de potentiella leverantörerna inte kunde offerera något sådant opera-

tivt system vid anskaffningstillfället. Av de fyra helikoptertyperna som utvärderades var samtliga utvecklingsprojekt alternativt oprövade system. Det får därför anses vara en hypotetisk fråga om ett annat val hade inneburit en säkrare leveransplan för svenskt vidkommande.

I NH90:s fall byggde även systemet på ett utvecklingsprojekt mellan de fyra NAHEMA-länderna. Detta förhållande försvårar bilden redan från början när Sverige sedermera beställer en helikopter med särskilda krav. Det borde därför ha varit uppenbart för berörda parter att det helikoptersystem som anskaffades var ett mer komplicerat utvecklingsprojekt än vad som kan anses vara normalt.

Samtidigt har utredningen kunnat konstatera vid besök hos NHI att väldigt få av de andra ländernas beställda helikoptrar har gemensamma nämnare utöver grundkonfigurationen. Den svenska konfigurationen har visserligen ett antal speciella funktionaliteter men detta gäller även för de helikoptrar som andra länders beställt, vilket bör beaktas när förseningarna analyseras.

Utredningen vill också framhålla betydelsen av att en grundlig bedömning görs av leverantörens förmåga att uppfylla sina kontraktsmässiga villkor innan avtal tecknas. Utredningen har erfarit att sådana värderingar normalt görs, så även i detta fall. Det understryker likväl behovet av en uppföljning för att identifiera vad som eventuellt har saknats eller felbedömts i analysen givet de förseningar som nu föreligger.

Utredningen kan härutöver notera att i denna upphandling är Sverige en kvantitativt begränsad beställare (18 av totalt över 500 beställda helikoptrar från NHI). Huruvida detta förhållande har påverkat leverantörens agerande är svårt att bedöma men likväl är detta enligt utredningens förmenande en viktig erfarenhet för eventuella framtida upphandlingar på den globala marknaden.

I övrigt anser utredningen att de iakttagelser som internrevisorerna gjort vid Försvarsmakten och Försvarets materielverk i många avseende även är tillämpliga på denna upphandling och skeendet därefter rent principiellt.

## 8.3 Helikopter 15

### 8.3.1 Bakgrund

Helikoptersystem 15 är en lätt helikopter. Försvarmakten har anskaffat 20 helikoptrar, varav 12 helikopter 15A för markbaserade operationer och 8 helikopter 15B för fartygsbaserade operationer. Helikoptern anskaffades ursprungligen som en utbildningshelikopter med vissa mark- och sjöoperativa förmågor utgående från ett nationellt perspektiv. Samtliga helikopter 15 har levererats till Försvarmakten

### 8.3.2 Inträffade leveransförseningar och myndigheternas åtgärder

I detta avsnitt redovisas i kronologisk ordning inträffade leveransförseningar i helikoptersystem 15 och myndigheternas åtgärder.

2000

Helikoptersystem 15 anskaffades med det primära syftet att utgöra ett komplement till det nya medeltunga helikoptersystem som var under anskaffning för att möjliggöra kostnadseffektiv utbildning och träning av besättningar. Inom ramen för de prestanda som därvid erfordrades kan helikoptern även utnyttjas för transporter och, med viss kompletterande utrustning, för andra uppgifter.

I april 2000 fastställde Försvarmakten kompletteringar till PTTEM för helikopter 15.<sup>57</sup> I denna komplettering konstaterade Försvarmakten bl.a. att flertalet helikoptrar i den storleksordning som var lämplig som den nya lätta helikoptern var försedda med avionik som var av en annan generation än det som egentligen efterfrågades av myndigheten. Försvarmakten konstaterade att detta krav kunde innebära vissa fördyringar, förseningar och komplikationer avseende certifiering, vilka dock kunde vara acceptabla om större effektivitet uppnås.

I september 2000 fastställde Försvarets materielverk en anskaffningsstrategi för anskaffning av lätt helikopter samt sände ut en

---

<sup>57</sup> Kompletteringar till PTTEM för HELIKOPTER 15, FM HKV 01 641:65633, 2000-04-27.

anbudsinfordran avseende anskaffning av en lätt helikopter (helikopter 15).<sup>58</sup>

### 2001

Den 19 juni 2001 beställde Försvarets materielverk helikoptersystemet av leverantören Agusta S.p.A.<sup>59</sup>

### 2002

I september 2002 levererades de två första interimshelikoptrarna till Försvarets materielverk.<sup>60</sup>

### 2003

I februari 2003 redovisade Försvarets materielverk att leveransplanen hade omförhandlats så att första leverans förskjutits med fyra månader till den 30 juni 2003. Myndigheten gjorde samtidigt bedömningen att projektet löpte enligt den plan som kommunicerats vid utgången av 2002.

I april 2003 meddelade leverantören en första leveransförsening av de första sex helikoptrarna till Försvarets materielverk.<sup>61</sup> Leverantören angav att leverans av de första tre helikoptrarna skulle kunna påbörjas den 15 november 2003 istället för som tidigare avtalats den 30 juni 2003, den 31 juli 2003 respektive den 31 augusti 2003.

I maj 2003 meddelade Försvarets materielverk att myndigheten gjorde bedömningen att leverantören inte skulle kunna följa den reviderade leveransplan som redovisats samt att det förelåg risk för fortsatta leveransförseningar.

Försvarsmakten meddelade i maj 2003 att myndigheten man skulle ha svårt att tillgodogöra sig en hög leveranstakt av nya helikoptrar och att man önskade att leveranserna skulle spridas ut jämnt över de planerade åren fram till slutleverans

---

<sup>58</sup> HELIKOPTER 15 Light Utility Helicopter, Försvarets materielverk anbudsinfordran 70569-1, 2000-09-01.

<sup>59</sup> HELIKOPTER 15 Light Utility Helicopter Agreement between Försvarets materielverk and Agusta S.p.A., Försvarets materielverk 70569 – LB133830, 2001-06-19.

<sup>60</sup> Certificate of Acceptance, 70569-LB133830, 2002-09-10.

<sup>61</sup> Agreement n. 70569-LB133830, Agusta GL/03/0408, 2003-04-24.

I september 2003 meddelade leverantören att man hade svårigheter att genomföra kvalificeringen av helikoptern enligt tidplan och att detta bedömdes få stor negativ inverkan på kvalificeringsprogrammet.<sup>62</sup> På grund av utvecklingsarbetets krav på civil och militär certifiering, samt det faktum att systemen var nyutvecklade med en hög teknisk komplexitetsnivå, var leverantören beroende av den Italienska luftfartsmyndigheten ENAC arbete och senare det europeiska organet EASA. Försvarets materielverk konstaterade att dessa förseningar till en betydande del var orsakade av den avancerade utvecklingen inom avioniksystemet främst avseende kommunikationssystem, styrautomat samt presentationssystem.

#### 2004

I april 2004 anmälde leverantören ytterligare leveransförsening till Försvarets materielverk.<sup>63</sup> Leverantören föreslog en leveransplan där den första helikoptern skulle levereras den 15 september 2004 och där den sista helikoptern skulle levereras till Försvarets materielverk den 15 november 2007. Samma månad fastställde Försvarets materielverk en riskhanteringsplan för helikoptersystemet.<sup>64</sup>

I april 2004 underrättade Försvarets materielverk leverantören att man bedömde att orsaken till förseningen i huvudsak kunde hänföras till problemen med att certifiera helikoptern. Myndigheten gjorde samtidigt bedömningen att leverantören hanterade detta problem med det ansvarstagande som kunde förväntas och att denne skulle kunna hålla en hög produktionstakt när certifieringsfrågan var löst.

#### 2005

I mars 2005 redovisade Försvarets materielverk att projektet var försenat till följd av tekniska problem hos leverantören och att relativt det ursprungliga kontraktet uppgick förseningen till omkring 18 månader.

---

<sup>62</sup> Subject: Agreement n. 70569-LB133830, Agusta BS/dc/03/0906, 2003-09-11.

<sup>63</sup> Agreement n. 70569-LB133830 – Notification of delay in delivery, Agusta GL/04/0323, 2004-04-05.

<sup>64</sup> HELIKOPTER15 Riskhanteringsplan för genomförande av projektledning, Försvarets materielverk UOFlyg 35 815:1824/04, 2004-04-21.

Den 20 december 2005 mottog Försvarets materielverk den första helikoptern med vissa identifierade kvarstående anmärkningar.<sup>65</sup> Det skedde dock ingen överföring av luftvärdighetsansvar vid detta tillfälle och heller ingen fysisk överföring av produkten till Försvarets materielverk. Bakgrunden till acceptansen var förhandlingstekniska skäl där Försvarets materielverk bedömde att fördelar kring förhandlingspositionen för vitet kunde uppnås. Försvarets materielverk förbehöll sig rätten till ett fullständigt återtagande av helikopterindividen om en överenskommelse inte var uppnådd före den 15 februari 2006. Vid tidpunkten träffade parterna även överenskommelse om att vite skulle regleras i en omförhandling och att avvikelser från kontrakterad teknisk specifikation skulle regleras.

## 2006

I februari 2006 träffade Försvarets materielverk och leverantören en uppgörelse om reglering av viten för inträffade leveransförseningar.<sup>66</sup> Uppgörelsen innebar bl.a. att Försvarets materielverk erhöll en systemsimulator (Cockpit Procedural Trainer (CPT)), ett träningsverktyg för utbildning (Computer Based Training CBT) samt ett uppdragsplaneringssystem (Flight Planning System (FPS)). De nya avtalade leveransdatumerna omfattades av de ursprungligt kontrakterade vitesklausulerna. Vid leveranstillfället fanns det brister i produkten, som inte bedömdes vara av karaktären att de påverkade förbandsintroduktionen. Bristerna var bl.a. sådana som senare skulle avhjälpas via planerade ändringar. Vissa av dessa ändringar krävde förbandserfarenhet från helikoptrarna för att kunna avgöra önskvärd utformning av lösning. Andra typer av brister, var avvikelser från kontraktet där betydelsen bedömdes ringa i förhållande till den ekonomiska insats som krävdes från leverantören. Dessa brister hanterades i en parallell förhandling till den som hanterade förseningen.

I februari 2006 accepterade Försvarets materielverk leverans av den första helikoptern<sup>67</sup> och i mars leverans av den andra<sup>68</sup> respektive tredje<sup>69</sup> helikoptern.

---

<sup>65</sup> Leveranscertifikat N. AG-13752 REV. A, 70569-LB133830, 2005-12-20.

<sup>66</sup> Amendment XI – Liquidated Damages, 70569-LB133830, 2006-02-02.

<sup>67</sup> Leveranscertifikat AG 13752 Rev: B, 70569-LB133830, 2006-02-02.

<sup>68</sup> Leveranscertifikat AG 13754 Rev: B, 70569-LB133830, 2006-03-29.

<sup>69</sup> Leveranscertifikat AG 13755 Rev: A, 70569-LB133830, 2006-03-29.

I april 2006 redovisade Försvarets materielverk att leveranser till Försvarmakten planerades att ske med början i februari 2006 och att sista leverans var planerad att ske i februari 2009 samt att leveransförseningen nu uppgick till cirka 2,5 år.

I maj 2006 accepterade Försvarets materielverk leverans av den fjärde helikoptern.<sup>70</sup>

I juni 2006 utfärdade Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör (FSI) ett materielsystemintyg för helikoptersystem 15.<sup>71</sup> FSI angav samtidigt att helikoptersystemet var det första flygmaterielsystem där Regler för militär luftfart skulle tillämpas med avseende på såväl flygoperation som luftvärdighet, omfattande både konstruktion och underhåll, under hela materielsystemets livscykel. FSI meddelade att implementering av RML krav hade, såväl av Försvarmakten som Försvarets materielverk, genomförts parallellt och inte helt i fas med design och upphandling av helikoptersystemet, varför certifieringen av materielsystemet hade inletts i ett mycket sent skede och enligt en process som avvek från den som framgick av RML. Detta förhållande i sig gav upphov till anmärkningar med åtföljande krav på åtgärder. FSI konstaterade samtidigt att det omedelbara behovet av att Försvarmakten och Försvarets materielverk implementerade en certifieringsprocess som uppfyllde kraven i RML. Detta ansågs vara en förutsättning för såväl ändringar till detta materielsystemintyg som utfärdande av materielsystemintyg för andra nya materielsystem. Då kraven på innehållet i en materielsystemsdeklaration utvecklades och förändrades efterhand som arbetet fortskred, samt att överlämningsprocessen genomfördes för ett flygsystem för första gången, kom arbetet att bli en utdragen process

Under perioden september – december levererades 2006 ytterligare helikoptrar till Försvarets materielverk.

2007

Under 2007 levererades ytterligare helikoptrar till Försvarets materielverk.

---

<sup>70</sup> Leveranscertifikat AG 13756 Rev: A, 70569-LB133830, 2006-05-31.

<sup>71</sup> Materielsystemintyg för HELIKOPTER 15, FM HKV 02 810:69053, 2006-06-07.

2008

I februari 2008 accepterade Försvarets materielverk leverans av den femtonde helikoptern.<sup>72</sup>

I mars 2008 avtalade Försvarets materielverk och leverantören om en modifiering av levererade helikoptrar inom ramen för avtalet.<sup>73</sup> Syftet med denna modifiering var att samtliga levererade helikoptrar skulle modifieras till en ensad status i enlighet med kontraktet. Leverantören genomförde därefter åtgärderna enligt plan.

I augusti 2008 sände Försvarmakten en offertförfrågan till Försvarets materielverk avseende funktionsutveckling av helikopter 15.<sup>74</sup> Funktionsutvecklingen avsåg partikelseparatorer och ballistiskt skydd. Av offertförfrågan framgick att målet var att dessa system skulle vara tillgängliga för första insatsberedskap den 1 januari 2010 och därefter i insatsberedskap för den nordiska stridgruppen 2011 (NBG 11).

I september 2008 accepterade Försvarets materielverk leverans av den artonde helikoptern.<sup>75</sup>

Den 11 september 2008 meddelade Försvarets materielverk leverantören att det förelåg ofullständiga leveranser, bl.a. helikoptrar inte levererats i slutlig avtalad konfiguration och saknade avtalade utrustningar. Vidare förelåg brister i dokumentationen av helikoptersystemet. Myndigheten upplyste att man avsåg innehålla ett belopp vid leverans av den nittonde helikoptern och att det innehållna beloppet skulle utbetalas då samtliga helikoptrar hade genomgått modifieringskampanj enligt avtal.

2009

I april 2009 överlämnade Försvarets materielverk den tjugonde och sista helikoptern till Försvarmakten.<sup>76</sup>

---

<sup>72</sup> Leveranscertifikat AG 13766 Rev: A, 70569-LB133830, 2008-02-27.

<sup>73</sup> Amendment XV – Retrofit Campaign Procedures HELIKOPTER15/A109LUHS, Amendment XV to 70569-LB133830, 2008-03-26.

<sup>74</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 395, FM HKV 23 321:74617, 2008-08-21.

<sup>75</sup> Leveranscertifikat AG 13769 Rev: A, 70569-LB133830, 2008-09-30.

<sup>76</sup> Överlämning av HELIKOPTER15 individ nr 13760 till Försvarmakten, FM 35 815:11097, 2009-04-29.



### 8.3.3 Iakttagelser och erfarenheter

Vid upphandlingen av helikopter 15 var utgångspunkten att helikoptern skulle utgöra komplement till den nya medeltunga helikoptern för att möjliggöra kostnadseffektiv utbildning och träning av besättningar. Redan vid upphandlingen konstaterades att kravställningen rörande en anpassad och utvecklad avionik kunde medföra fördringar, förseningar och komplikationer avseende certifiering, vilka dock kunde vara acceptabla om större effektivitet kunde uppnås.

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att även helikoptersystem 15 drabbats av förseningar. I detta fall har förseningarna till stor del sitt ursprung i problem med avioniken i och certifieringen av den ursprungshelikopter som beställdes. Utredningen bedömer att förseningarna i helikoptersystemet kan anses acceptabla mot bakgrund av att problembilden var identifierad och att anskaffningen gjordes under denna förutsättning. Utredningen har också noterat att orsaken till viss del av förseningen finns att finna i att Försvarmakten, av kapacitetsskäl, inte kunnat ta emot helikoptrarna som planerat.

Utredningen noterar vidare att på grund av förseningarna har vitesklausulerna utnyttjats, vilket resulterat i ett antal tillägg till den ursprungliga beställningen.

Utredningen kan dock notera att helikoptersystemet på grund av leveransförseningarna av de medeltunga helikoptersystemen kommit att nyttjas för uppgifter som den ursprungligen inte var avsedd för. Ett antal tilläggsbeställningar har gjorts för att möjliggöra sådana uppdrag. Detta kan på innebära problem inom andra områden, bl.a. vad gäller flygsäkerhet. Utredningen berör denna fråga i kapitel 7.

## 8.4 Helikopter 10

### 8.4.1 Inledning

Som tidigare nämnts har internrevisorerna vid Försvarmakten respektive Försvarets materielverk genomfört en granskning av upphandlingen av modifieringsprocess för helikopter 10. Att ett sådant uppdrag förelåg uppmärksammades först av utredningen under själva utredningstiden. Utredningen har emellertid självständigt begärt in uppgifter avseende helikopter 10 från berörda

myndigheter och granskat olika skeden i upphandlings- respektive modifieringsprocessen.

#### 8.4.2 Bakgrund

Nedan redovisas, på en övergripande nivå, skeendet under perioden 2004 till 2008 rörande händelser som, på olika sätt, påverkat leveransen av helikopter 10B. I bilaga 5 återfinns en mer detaljerad redogörelse för detta.

##### *Hösten 2004*

Fram till hösten 2004 utreddes hur behovet av helikoptrar till den nordiska stridgruppen (NBG 08) skulle kunna tillgodoses. Huvudalternativet var inledningsvis att detta skulle ske genom styrkegenerering, det vill säga genom bidrag från något annat land. I oktober 2004 utredde Försvarmakten internt behovet av avancerad sjukvårdstransport med helikopter s.k. medevac-förmåga i NBG 08.

##### *Sommaren 2005*

I juni 2005 konstaterades att inget annat land kunde bidra med helikopterkapacitet och att Sverige skulle få hantera frågan på egen hand. Beslut togs därför om att organisera och utveckla en helikopterenhet för *medevac*, dock utan att ange den exakta utformningen. Samtidigt presenterade Försvarets materielverk en studie som pekade på att de grundläggande förutsättningarna för användning av helikoptersystem 10 till 2015 var goda. Av studien framgick också att arbetet skulle bli omfattande vid ett sådant tillvägagångssätt och att tidplaner på mellan två och fyra år kunde förväntas från leverantörerna. Försvarets materielverk rekommenderade därför att Försvarmakten skulle modifiera helikopter 4 i stället för helikopter 10.

### 8.4.3 Inträffade förseningar och myndigheternas åtgärder

#### *Hösten 2005*

Försvarets materielverk begärde vid upprepade tillfällen att Försvarsmakten senast under oktober 2005 skulle lämna en beställning avseende modifiering av helikopter 10 till Försvarets materielverk. I november 2005 fattade Försvarsmakten ett inriktningsbeslut om att gå vidare och Försvarets materielverk gick ut med en anbudsinfordran.

#### *Våren 2006*

Den 15 mars 2006 lade Försvarets materielverk en beställning hos företaget Heli-One i Stavanger på modifiering av tre helikopter 10. Cirka en vecka efter den ursprungliga beställningen lämnade Försvarsmakten en offertförfrågan hos Försvarets materielverk om olika tilläggsbeställningar.

Under våren 2006 begärde Försvarets materielverk besked från Försvarsmakten om behovet av ytterligare helikoptrar till NBG 08. Med hänsyn till risken för leveransförseningar begärde myndigheten svar senast 16 juni 2006. Försvarsmakten beslutade i frågan först i februari 2007.

#### *2006*

Försvarets materielverk konstaterade att Heli-One, trots den mycket snäva tidsplanen, inte kommit igång med modifieringsarbetet. Heli-One hade inte heller påbörjat arbetet med att lägga ut tidskritiska beställningar på underleverantörer. Representanter för Försvarsmakten besökte under senhösten 2006 Heli-One i Stavanger för att peka på vikten och betydelsen av projektet.

#### *2007*

Under våren 2007 blev det uppenbart för Försvarets materielverk att Heli-One skulle få svårigheter att genomföra leveranser av helikopter 10B i enlighet med den avtalade leveransplanen. Vare sig systemsäkerhetsarbete eller dokumentationshantering hade

kommit igång på ett tillfredställande sätt. Försvarets materielverk fortsatte därför att tillsammans med Försvarmakten att agera gentemot leverantören. Under våren meddelade Heli-One formellt, i brev, för första gången att leveransen av den första modifierade helikopter 10 var försenad. Skälet uppgavs vara ”oförutsedda tekniska utmaningar”. Nytt leveransdatum angavs till den 1 augusti 2007.

Under senhösten 2007 framstod det allt tydligare för projektansvariga inom Försvarmakten och Försvarets materielverk att helikopter 10B inte kommer att vara operativ under NBG 08 beredskapsperiod. Försvarets materielverk vidtog ytterligare åtgärder för att stötta Heli-One i systemsäkerhetsarbetet. Bland annat säkerställde man att en konsult anlätades för att styra upp arbetet. Samtidigt pågick en dialog mellan Försvarmakten och Regeringskansliet om förutsättningarna att snarast möjligt kunna tillföra medevac helikoptrar till ISAF.

## 2008

Försvarmakten svarade under våren 2008 på en anmodan från Regeringskansliet om en *medevac*-insats i Afghanistan. Svaret innebar att Försvarmakten bedömde att en insats var möjlig från sen vår 2009. Regeringskansliet gav därefter Försvarmakten en anvisning att myndigheten skulle inleda planering och förberedelser för en insats i Afghanistan under första halvåret 2009.

I april 2008 konstaterade Försvarmakten att framtagen design för *medevac* och mindre avancerad sjukvårdstransport s.k. *casevac* är bristfällig och inte kan godkännas.

Försvarmakten lade i början av juni en offertförfrågan hos Försvarets materielverk om modifiering av två helikopter 10A till 10D. Under sommaren anmäler Försvarets materielverk ytterligare leveransförseningar. Redan vid denna tidpunkt torde det stå klart att delar av den restriktionsavveckling som är nödvändig efter leverans innebär att helikopter 10B återigen måste tas in på ”verkstad”.

Försvarmakten tvingades sent under hösten att genomföra en omplanering där redan överenskommen verksamhet ströks till förmån för verksamhet på helikopter 10. Leveransförseningarna fortsätter samtidigt som myndigheten fortsätter arbetet med att identifiera kravbilderna för en insats med helikopter 10B inom ISAF.

Samtidigt pågår arbetet med att få helikopter 10B levererad enligt ursprunglig beställning (med restriktioner) och att lägga en beställning hos Heli-one på en modifiering av helikopter 10A till 10D. Två helikopter 10B flögs till Sverige från leverantören i Norge varvid sprickbildningar upptäckts i IR supressorerna.

Försvarsmakten beställde hos Försvarets materielverk i december 2009 modifiering av två helikopter 10A till 10D. Försvarets materielverk lade beställningen hos Heli-One .

2009

I januari 2009 bedömde Försvarets materielverk att leveranserna av HELIKOPTER 10B skulle komma att ske under andra kvartalet 2009. Bedömningen avsåg den kontrakterade konfigurationen enligt kravbild för NBG 08. Försvarets materielverk meddelade att man bedömde att restriktioner inom uppdraget kunde upphöra under 2009 eller 2010. Efter denna bedömning har Försvarets materielverk inte haft behov av att göra en förnyad bedömning/plan eftersom bedömningen i allt väsentligt har innehållits.

I juni 2009 levererades tre helikoptrar 10B, med restriktioner, till Försvarsmakten och besättningsträningen inleddes. I juni fattade Försvarsmakten beslut om kravställning för modifiering av HELIKOPTER 10B till ISAF-konfiguration.

Den 16 oktober lämnade Försvarets materielverk en offert till Försvarsmakten som innehöll en omfattande beskrivning av olika förutsättningar för att uppdragets tid-, kostnads- och prestandakrav ska kunna uppfyllas. samtidigt indikerades fortsatt risk för förseningar och ökade kostnader. På grundval av offerten lade Försvarsmakten en beställning hos Försvarets materielverk.

#### 8.4.4 Internrevisorernas iakttagelser och erfarenheter

##### *Leverantören*

De ursprungliga leveranserna från Heli-One, som avtalats till hösten 2007, försenades dels på grund av att uppdragets komplexitet och omfattning underskattades, dels på grund av leverantörens bristande erfarenhet, konstruktionsproblem och uppkommande fel. Leveranstiden anmäldes vara en stor risk redan innan beställningen undertecknades och risken blev med tiden allt större,

bland annat, beroende på tillkommande och förändrade krav. Leverans genomfördes med cirka två års försening och utgör grunden till de fortsatta förseningarna. I juni 2009 levererades helikopter 10B med 34 restriktioner som i väsentliga delar måste avvecklas innan helikoptrarna kan användas utan begränsningar.

Rapporterna från Försvarets materielverk om leveranstidpunkter har fram till 2008 varit optimistiska. Felaktiga prognoser om leveranstider under 2007 och 2008 gav missvisande information till Försvarmakten ledning och i förlängningen till Regeringskansliet. Detta i sin tur byggde upp felaktiga förväntningar om att helikopter 10B skulle kunna sättas in i ISAF, på ett tidigt stadium.

Överflygning till Sverige, av helikopter 10B, skedde i oktober 2008 (då nya problem uppstod med sprickbildningar) och leverans till Försvarmakten (med restriktioner) skedde först sommaren 2009. Förseningen påverkades också av att Heli-One inte i tid hade lyckats leverera nödvändig dokumentation rörande designlösningar och systemsäkerhet.

Företaget hade inte heller kontroll över egna underleverantörers certifieringar av sina produkter. De försenade leveranserna har väsentligt påverkat tidsförhållandena för en ominriktning till ISAF. Försvarmakten och Försvarets materielverk arbetade med att identifiera kravsammanställningen inför en insats inom ISAF skedde därför, i allt väsentligt, under våren 2009. Beslut om att fastställa kravsammanställningen togs i juni 2009.

#### *Kravunderskridanden*

Av revisorernas rapport framgår att man inom Försvarmakten, under den första delen av 2008, var av uppfattningen att kraven för helikopter 10B till NBG 08 i allt väsentligt även passade för insatser inom ISAF. De skulle därför ha kunnat användas i insatsen med endast begränsade modifieringar. För att hinna med leverans till NBG 08, vilket sedan misslyckades, accepterades under 2007 vissa kravunderskridanden. Exempelvis prioriterades *medevac* förmåga före CASEVAC. Beredningen inför anpassningen till ISAF tog tid.

*Tillkommande och ändrade krav samt svenska krav*

Under sommaren 2008 konstaterade Försvarmakten att det fanns nya operativa krav för ISAF som inte uppfylldes samt att flygsäkerhetshöjande åtgärder skulle behöva utföras när helikopter 10 parken ändå skulle in på översyn. Nya krav tillfördes därför och dessa kvalitetssäkrades. Detta arbete resulterade i en kravmatris som Försvarets materielverk hade som utgångspunkt för en offertförfrågan. Försvarmakten gjorde sena avdömnings, under pågående offertdialog mellan Försvarets materielverk och leverantören.

En bidragande orsak till förseningarna har härutöver varit Heli-One:s svårigheter att förstå och bedöma omfattning och komplexitet av systemsäkerhetsarbetet.

*Kommunikation, ledning och styrning*

I revisorernas granskning under hösten 2008 konstaterades att det i samordningsavtalet mellan Försvarmakten och Försvarets materielverk saknades en rutin/arbetsform för att hantera gemensamma projekt med hög risk.

Av rapporten framkommer att ominriktningen till ISAF kommunicerats mellan myndigheterna men att denna kommunikation haft brister och inte resulterat i erforderligt fokus och nödvändiga resurser. Detta har haft betydelse för tidsförhållandena även om det inte går att mäta hur stor denna försening blivit.

*Bedömning och slutsatser*

I revisorernas rapport anges att granskningen inte har kunnat visa att den långa tiden (18 månader) från det att Försvarmakten erhöll anvisning från Regeringskansliet i april 2008, till dess att Försvarets materielverk la en beställning hos Heli-one i oktober 2009, beror på någon eller några enskilda händelser. Revisorernas slutsats är snarare att en mängd samverkande faktorer bidragit till att så blivit fallet.

Huvudskälet är – enligt revisorena – dock de brister och tillkortakommanden som de tidigare kunnat identifiera i samband med beslut om upphandling av modifiering av helikopter 10B, från 2005 och framåt. Konsekvenser och effekter av dessa brister har

påverkat arbets- och tidsförhållanden även under 2008 och 2009. Den ursprungliga upphandlingen genomfördes under orealistiska tidsförhållanden där hela projektet präglades av hög risk och bristande styrning. I beställningen till Heli-one 2009 ingår även åtgärder som betingas av fattade designbeslut under NBG 08 beställningen.

#### *Vidtagna åtgärder under 2009*

Under 2009 har ett antal åtgärder vidtagits för att öka styrningen av projekt 10B . Detta har lett till förbättringar vilket resulterat i att restriktionsavvecklingen har följt uppsatta tidsplaner, leverans av två stycken helikopter 10D till Försvarmakten före avtalad tid samt ett genomförande av ISAF modifieringen som nu följer tidsplan.

#### **8.4.5 Utredningens iakttagelser och erfarenheter**

Utredningen delar de erfarenheter som internrevisorerna pekar på i sin rapport men vill dock framhålla följande erfarenheter som särskilt betydelsefulla utifrån utredningens självständiga granskning av upphandlings- och modifieringsprocessen.

I likhet med erfarenheterna från helikopter 14 så framstår betydelsen av en tydlig och långsiktig hållbar kravställning och målsättning innan avtal tecknas med leverantör som helt centrala ingångsvärden. Det har inte kunnat undgå utredningen att de många och tillika mycket snabba och tvära förändringarna i beställningsprocessen bidragit till den situation som uppstått.

Utredningen har vidare kunnat konstatera att det i detta fall tämligen omgående uppkom tecken på allvarliga förseningar från leverantörens sida. Detta understryker bara ytterligare betydelsen av nödvändiga riskanalyser och bedömningar av leverantörens förmåga och kapacitet .

Med tanke på de korta tidsförhållandena och den stor osäkerheten som rådde måste detta kategoriseras som ett högriskprojekt som, utöver att leverantörer uppfyller sina åtaganden, kräver en mycket kvalificerad projekthantering för att kunna lyckas fullt ut.

Helikopter 10 består av ett begränsat antal helikopterindivider vilket medför att varje försening blir mycket kännbar för den redan



inplanerade flygtidsproduktionen och som tillika är nödvändig för att kunna hantera insatser av den som nu är inplanerad.

I fallet med helikopter 10 har bristen på kommunikationen mellan olika aktörer varit tydlig och utgjort en i högsta grad betydande orsak till en del av förseningarna. Utredningen har även kunnat notera att såväl Försvarmakten som Försvarets materielverk kommunicerat direkt med leverantören under projektets gång och detta kan enligt utredningens förmenande bara leda till otydligheter hos leverantören avseende vem som verkligen är den ansvarige beställaren.

Sammantaget är det utredningens uppfattning att de iakttagelser som internrevisorerna gjort överensstämmer med de som utredningen identifierat. Utredningen har erfarit att dessa iakttagelser och rekommendationer nu omsatts i beslutade åtgärder vid respektive myndighet.

## 8.5 Sammanfattning

Militärhelikopterutredningen berör i detta avsnitt avslutningsvis några mer övergripande erfarenheter som har aktualiserats i samband med helikopterupphandlingar den senaste tioårsperioden. Ett flertal av de erfarenheter som redovisas är inte specifika för upphandling av helikoptrar, utan är av allmängiltig art för upphandling av försvarsmateriel. Erfarenheterna är baserade på redovisningen av angivna anskaffnings- och modifieringsprocesser såsom de redovisats för utredningen av Försvarmakten och Försvarets materielverk.

### *Ny inriktning medför ökade risker*

Militärhelikopterutredningen konstaterar att under den tioårsperiod som här beskrivs har naturligen ett flertal nya inriktningar och förändrade krav ställts på Försvarmaktens helikopterverksamhet. Det gäller såväl pågående som planerad verksamhet. Det kan konstateras att dessa förändringar skett i en sådan takt att även marknadens aktörer (industrin) inte haft förmåga att anpassa sig och leverera i samma takt som förändringarna har skett. Det har i grunden inte varit möjligt att följa dessa förändrade krav utan att en stor samlad risknivå uppstått i verksamheten. En del av dessa risker

har inom helikopterområdet fallit ut och därmed omsatts bl.a. i förseningar, samtidigt som alternativa handlingsvägar har stängts.

Under samma period har även statsmakternas inriktning för materielförsörjning förändrats. Detta har ändrat förutsättningarna för hur materielförsörjning ska bedrivas. Över samma period har också regelverket för luftvärdighet och flygsäkerhet utvecklats. Även uttolkningen av regelverket har utvecklats över perioden. Utgående från detta regelverk har Försvarmakten och Försvarets materielverk bl.a. valt att överlåta ansvar för så kallat militärt typcertifikat (MTC) till leverantörer.<sup>77</sup> Detta har vid bl.a. helikopteranskaffningar visat sig vara svårt att få utländska aktörer att acceptera och att ta ansvar för sina produkter enligt denna princip, vilket inneburit stora problem med leveranser av helikoptrar.

### *Kravställningens betydelse*

Militärhelikopterutredningen konstaterar att grunden för all upphandling är att identifiera vilka behov som ska tillfredsställas och att därefter omforma detta till en kravställning som ligger till grund för upphandlingen. Kravställningen är avgörande för vilka resultat som kan uppnås i en anskaffningsprocess eftersom kraven bl.a. kommer att påverka möjligheterna till konkurrens, möjliga alternativa affärsmässiga lösningar/affärsmodeller, tekniska realiseringar och de samlade riskerna i en anskaffning.

Militärhelikopterutredningen konstaterar att avsaknad av krav, alternativt förändrade krav, vanligen leder till senare behov av kompletteringsanskaffningar vilket kan vara kommersiellt ogynnsamt. Detta gäller även vid nya åtaganden i redan ingångna avtal eftersom en leverantör som har svårigheter att uppfylla sina åtaganden kan använda detta som skäl för att åtaganden inte kan innehållas. När ett komplext system väl är optimerat utgående från den fastslagna kravställningen så är det även från tekniska utgångspunkter svårt, tidskrävande och kostsamt att förändra systemet.

---

<sup>77</sup> Det har bl.a. kunnat tillämpas i Sverige för flygplanssystem JAS 39.

*Kravställningen bör ske på aggregerad nivå*

Militärhelikopterutredningen konstaterar även att en kravställning bör ske på en så aggregerad nivå som möjligt i syfte att skapa så stor frihet som möjligt för upphandlande myndighet och marknadens aktörer att skapa effektiva lösningar. Syftet med en kravställning är att beskriva och avgränsa vad det är som önskas. På samma sätt som kravställning är en förutsättning för andra aktörer och nästa steg i en anskaffningsprocess, så innebär kravställning successiv avgränsning av frihet att skapa lösningar. Det innebär att effektiviteten och prestationerna i genomförande av senare steg i en anskaffningsprocess endast kan påverkas inom ramen för de möjligheter som den överordnade kravställningen ger för utrymme för.

*Krav medför risker*

Militärhelikopterutredningen kan konstatera att varje krav som ställs inom ramen för en samlad kravställning är förknippad med en kostnad och med ett bidrag till den samlade projektrisken. Varje led i kravställning måste således noggrant analysera vilka de krav är som är kostnadsdrivande, respektive i största grad bidrar negativt till den samlade projektrisken. Kostnads- och riskpåverkan är störst för de tidiga och mer fundamentala vägvalen i en kravställning.

Det bör i detta sammanhang särskilt beaktas att det som normalt hänförs till förutsättningar för en anskaffning vanligen innebär de störst påverkande vägvalen avseende påverkan på kostnad och risk, redan innan den tidpunkt då traditionellt kravställningsarbete påbörjas, förtecknas och beslutas. De krav som ställs i en upphandling och som ansluter sig till vad andra aktörer/kunder normalt kravställer brukar vanligen vara förknippade med låga kostnads- och riskbidrag relativt de krav som är unika. Unik kravställning skapar vanligen behov av separat utveckling och därmed får den kund som ställer dessa krav själv bära kostnaden och risken som är förknippad med dessa krav på kort och på lång sikt. Detta gör att unika krav särskilt bör analyseras avseende vilka av dessa som är kostnadsdrivande, respektive i största grad bidrar negativt till den samlade projektrisken.

Vid anskaffningen av helikoptersystem 14 var kravet på en samnordisk upphandling avgörande för hur kravställning för de

nordiska länderna hanterades i upphandlingen och för det val av leverantör som gjordes.

Vid upphandlingen av det nya medeltunga helikoptersystemet utgick den svenska kravställningen från att en samnordisk upphandling skulle genomföras av en enhetshelikopter för nationell användning. De nordiska ländernas gemensamma kravställning låg sedan till grund för upphandlingen, men länderna hade så skilda utgångspunkter och kravställning för sitt deltagande i upphandlingen att den helikoptertyp som respektive nation slutligen upphandlade skilde sig åt på avgörande punkter.

### *Nationella behov*

Sverige hade unika behov avseende integration av det svenska ledningssystemet i helikopter 14. Vidare gjorde erfarenheterna av arbetsmiljö från helikoptersystem 4 respektive 10 att Sverige hade krav på en högre kabin än övriga kunder. Detta medförde att Sverige beställde en helikopter med ett unikt ledningssystem, och med en högre kabin, än resterande kunder.

Såväl den samlade kravställningen, som de svenska unika kraven, gjorde att *inget färdigutvecklat helikoptersystem* på marknaden uppfyllde kravställningen. Detta ledde till att ett antal *utvecklingsprojekt* kom att konkurrera om att erhålla ordern.

Vid upphandlingen att det nya lätta helikoptersystemet var utgångspunkten att helikoptern skulle utgöra ett komplement till den nya medeltunga helikoptern för att möjliggöra kostnads-effektiv utbildning och träning av besättningar. I kravställningen angavs att flertalet helikoptrar i den storleksordning som bedömdes som lämplig som ny lätt helikopter var försedda med avionik, i detta avseende presentationsutrustning i cockpit, som var av en annan generation än det som egentligen var efterfrågat av Försvarmakten. Vid upphandlingen konstaterades att kravställningen rörande en anpassad och utvecklad avionik kunde medföra fördyringar, förseningar och komplikationer avseende certifiering, vilka dock kunde vara acceptabla om större effektivitet kunde uppnås.

Utgångspunkten för modifiering av helikoptersystem 10 var en kravställning som skulle möjliggöra sjuktransportuppdrag i NBG 08 under en begränsad tid (sex månader). Kravställningen fastställdes sent och var ofullständig. Vidare blev Försvarmakten

tvungen att anpassa kravställningen eftersom det inte var möjligt att leverera delar av den kravställning som ursprungligen fastställdes. Den tänkta användningen för helikoptern ändrades i ett senare skede för användning för medicinsk evakuering inom ramen för Insatsen i Afghanistan ISAF under en längre tid än som var fallet i NBG 08. Kravställningen fastställdes sent och var ofullständig. Försvarsmakten har därefter varit tvungen att anpassa kravställningen eftersom det inte har varit möjligt att leverera delar av den kravställning som ursprungligen fastställdes.

Sammanfattningsvis kan konstateras att från materiella utgångspunkter avviker dagens planerade och pågående användning av helikoptersystem i Försvarsmakten från den kravställning som låg till grund för de ursprungliga upphandlingarna och modifieringarna av helikoptrar.

*Försvarets materielverk* påpekar att de erfarenheter rörande kravställning som framkommit vid upphandlingar av helikoptrar inte skiljer sig åt från de erfarenheter myndigheten har sedan tidigare av annan verksamhet. Inom flygområdet finns det bl.a. erfarenhet av kravställning för projekten JAS 39 Gripen, IRIS-T, Meteor, modifiering av TP-84 med flera som underbygger att de erfarenheter som dragits avseende upphandling av helikoptersystem inte utgör unika undantag.

Multinationella projekt som innehåller ett relativt sett stort mått av utveckling och så kallad teknikhöjd tenderar att riskmässigt påverkas negativt. Detta är särskilt påtagligt i projekt som gör inteckningar i nya teknologier. Stort mått av utveckling och inteckning i nya teknologier innehåller till sin natur ett stort mått av projektmässig risk. Som beskrivits ovan innebär mekanismerna och drivkrafterna i multinationella projekt vanligen att just hantering av risk och omhändertagande av uppkomna ej förutsedda problem och utmaningar sker på ett ineffektivt sätt. Det gör att multinationella projekt som innehåller utveckling och inteckning i nya teknologier drabbas av ackumulerad risk i form av ineffektiv hantering av de redan från starten stora samlade riskerna.

#### *Multinationella projekt*

Försvarets materielverk påpekar att vad gäller anskaffningen av helikoptersystem 14 kan man konstatera att många av de karaktäristiska som kännetecknar utmaningar i multinationella projekt

också återfinns i detta projekt. För svenskt vidkommande kan det förutom detta noteras att Sverige utgör en liten kund i förhållande till de tongivande aktörerna, vilket ger myndigheten små möjligheter att reellt påverka NH90-projektet.

### *Projektets sammansättning*

Antalet och sammansättningen av deltagande länder påverkar förutsättningarna för att nå framgång i multinationella projekt. Ju fler deltagande länder, desto större utmaningar erhålls vid genomförandet av ett multinationellt projekt. Om det bland de deltagande länderna finns två eller flera länder som har starka ambitioner och även en nationell industri som värnas inom det område projektet bedrivs, kan det leda till en situation där dessa aktörer är ovilliga att underordna sig andra aktörers beslutsfattande.

### *Tidpunkten för inträde*

Tidpunkten för ett inträde i ett multinationellt projekt har betydelse för den påverkan ett kundland kan ha. Om ett land beslutar om deltagande i ett multinationellt projekt som redan formats och som är pågående, kommer de avtalsvillkor och den påverkan som kan skapas att begränsas till vad de länder som utformat det ursprungliga projektet accepterar.

Flertalet länder som har inhemsk industri som utvecklar och producerar produkter inom det område som ett projekt bedrivs tenderar att vilja gynna den egna industrin. Det kan dels ske genom krav på generella villkor avseende industrisamverkan (motköp), dels genom direkta krav på utvecklings- och produktionsandelar som motsvarar det deltagande landets ekonomiska andel i ett projekt. Detta innebär att fördelning av utveckling och produktion mellan deltagande länder inte styrs av ett nyttoperspektiv utgående från det enskilda projektet, utan från andra utgångspunkter.

Sammantaget är risker och utmaningar i multinationella projekt påtagliga. De främsta fördelarna med multinationella projekt från rent materiella utgångspunkter är att kostnadsdelning kan ske på kort och lång sikt genom kundsamverkan och att tillgång till teknologi som annars inte hade varit tillgänglig kan skapas. Vidare kan säkerhetspolitiska målsättningar uppnås.

*Hantering av leveransförseningar*

Samtliga helikopterprojekt som analyserats har varit föremål för leveransförseningar. En betydelsefull faktor är hur dessa förseningar har hanterats dels utifrån kommersiella aspekter, dels utifrån ett operativa perspektiv. Utredningen har kunnat konstatera betydelsen av att uppnå och utnyttja avtalsmässiga villkor för att erhålla optimala lösningar vid olika tillfällen. Frågan om att kunna häva ett kontrakt berörs ofta av olika aktörer men är mycket komplicerad av flera skäl eftersom den dessutom förutsätter att alternativa lösningar kan erhållas inom en rimlig tid. De omförhandlingar som genomförts visar snarare på vikten av att kunna finna lösningar som är av vital betydelse för beställaren och som samtidigt ger tillräckliga incitament för leverantören att fullgöra sina åtaganden.

Den andra aspekten är att hur förseningarna hanterats utifrån ett operativt perspektiv. Förseningarna har i de fall som analyserats lett till ett flertal förändrade uppgiftsställningar för den befintliga helikopterkapacitet i syfte att erhålla nödvändig operativ förmåga. Modifieringar och kompletteringar har därigenom genomförts vilket inte alltid varit optimala lösningar. Utredningen vill därför betona behovet av en långsiktig planering för de fall då efterfrågad kapacitet inte kan infrias så att kortsiktiga och i vissa fall problematiska lösningar kan undvikas.

## 9 Kostnads- och konsekvensanalys

### 9.1 Inledning

Enligt 14 § kommittéförordningen (1998:1474) ska utredningen redovisa en beräkning av ekonomiska konsekvenser om förslagen i betänkandet påverkar intäkterna eller kostnaderna för staten. Om intäktsminskningar eller kostnadsökningar uppstår ska även en finansiering föreslås. Om förslagen får samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska även dessa redovisas.

### 9.2 Ekonomiska konsekvenser

Militärhelikopterutredningen ska kartlägga behovet av medeltung helikopterkapacitet för olika uppgifter. Vidare bör förutsättningarna för en förstärkning av den medeltunga helikopterkapaciteten analyseras, liksom tillvägagångssätten och tidsramar för en eventuell förstärkning. Utredningen ska även klarlägga vilka krav en ökad förmåga att understödja insatsförbanden med medeltunga helikoptrar ställer på dimensionering och organisation av helikopterförbandet samt stödjande myndigheter och funktioner, samt

Militärhelikopterutredningens uppdrag i denna del är inte att lämna några förslag utan i stället att kartlägga förutsättningar för olika handlinsalternativ. Som framgår av kapitel 6 innebär alternativet att återinsätta helikoptersystem 4 och uppnå operativ effekt en sammanlagd anslagsbelastning på till cirka 1,5 miljarder kronor fördelat på perioden 2011–2020. Alternativet med vidmakthållande av helikoptersystem 10 och en nyanskaffning av ytterligare fem helikoptrar till helikoptersystemet bedöms medföra att den totala anslagsbelastningen uppgår till cirka 4 miljarder kronor fördelat på perioden 2011–2020. Vid en realisering av alternativet frigörs medel ur anslaget 1.3 med cirka 770 miljoner kronor relaterat till framtida investeringar för helikopter 4 och helikopter 10. Alternativet med



att ett nytt medeltungs helikoptersystem anskaffas bedöms medföra att den totala anslagsbelastningen uppgår till cirka 4,7 miljarder kronor fördelat på perioden 2011–2020. Vid en realisering av alternativet frigörs medel ur anslaget 1.3 med cirka 1,3 miljarder kronor relaterat till framtida investeringar för helikoptersystemen 4, 10 och 15.

Beroende på val av handlingsalternativ påverkas behovet av nyinvestering i infrastruktur. Vid en anskaffning av ett nytt helikoptersystem kommer inte samtliga helikoptrar kunna hangareras på samma plats. Eventuellt måste ytterligare åtgärder, t.ex. installation av brandskyddsutrustning, höjning av säkerhetsskyddsklass, m.m. samt en omDispositionering av andra resurser och verksamheter att behöva genomföras. Detta kan även medföra negativ påverkan på annan verksamhet och ökade kostnader. Efter en period krävs en investering i infrastruktur som resulterar i en ökad belastning på anslaget 1.1 totalt omfattande cirka 400 miljoner fördelat på perioden 2011-2020.

### 9.3 Övriga konsekvenser

Militärhelikopterutredningens förslag medför inga övriga konsekvenser som bör redovisas särskilt i detta sammanhang.

# Referenser

## Offentligt tryck

Ds 2007:46 *Säkerhet i samverkan*.

Ds 2008:48 *Försvar i användning*.

Prop. 2004/05:1 *Förslag till statsbudget (Försvar samt beredskap mot sårbarhet)*.

Prop. 2004/05: 5 *Vårt framtida försvar*.

Prop. 2005/06:1 *Förslag till statsbudget (Försvar samt beredskap mot sårbarhet)*.

Prop. 2006/07:1 *Förslag till statsbudget (Försvar samt beredskap mot sårbarhet)*.

Prop. 2007/08:1 *Förslag till statsbudget (Försvar samt beredskap mot sårbarhet)*.

Prop. 2008/09:1 *Förslag till statsbudget (Försvar och samhällets krisberedskap)*.

Prop. 2008/09:140 *Ett användbart försvar*.

Prop. 2009/10:01 *Förslag till statsbudget (Försvar och samhällets krisberedskap)*.

Prop. 2009/10:99 *Vårtilläggsbudget för 2010*.

SOU 2008:129 *Helikoptern i samhällets tjänst*.

Konstitutionsutskottets betänkanden 2001/02:KU20, s. 80 ff. och 2002/03:KU30

Försvarsutskottets yttrande den 25 maj 2010, 2009/10:FöU2y.

## Övrigt

Försvarets materielverks skrivelse den 23 mars (FMV GD 14490/2009).

Försvarets materielverks skrivelse den 6 maj 2009 (FMV GD 21781/2009).

- Försvarets materielverks skrivelse den 15 maj 2009 (FMV 23799/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 23 mars 2009-03-23 (FMV GD 14490/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 6 maj 2009 (FMV GD 21781/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 15 maj 2009 (FMV GD 23799/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med återkoppling avseende planerad skrivelse och hemställan om bemanning den 11 september 2009 (FMV GD 35 800:40019/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 28 oktober 2009 (FMV GD 47706/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen 28 oktober 2009 (FMV GD 47707/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 28 oktober 2009 (FMV GD 47708/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 29 oktober 2009 (FMV GD 35 800:47709/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 11 november 2009 (FMV GD 35 800:50734/2009).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 19 januari 2010 (FMV210-2)
- Försvarets materielverks skrivelse den 12 februari 2010 ang. bedömning av den materiella förutsättningen för insats av HKP 4-systemet (10FMV16-4:1).
- Försvarets materielverks skrivelse med svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen den 17 maj 2010, (10FMV210-4:1).
- Försvarsdepartementets anmodan den 15 februari 2010 (Fö2009/2334/MIL),

- Försvarsmakten – ”*Provisorisk taktisk, teknisk och ekonomisk målsättning (PTTEM)*” den 20 december 1999 (HKV 01 641:75230).
- Försvarsmakten – *Flygoperationell manual för Försvarsmakten, FOM-A Gemensam, Juni – September 2009.*
- Försvarsmakten – *Flygoperationell manual för Försvarsmakten, FOM-A Helikopter, Juni – September 2009.*
- Försvarsmakten – ”*Preliminär taktisk, organisatorisk och ekonomisk målsättning för insatsorganisation helikopter*” (HKV 01 630:76607).
- Försvarsmaktens rapport från perspektivstudien 2009 – *Det militärstrategiska utfallsrummet* den 29 januari 2010 från (HKV 23 382:51673).
- Försvarsmakten – *Verksamhetsledning för Militär Luftfart inom Försvarsmakten (VML)* (utgåva 090701).
- Försvarsmaktens utredning ”*Försvarsmaktens helikoptersystem – Långsiktig idéplan*” den 28 maj 1998 (HKV H 35 800:90701).
- Försvarsmaktens utredning ”*Förslag till långsiktig inriktning för utveckling av Försvarsmaktens helikopterförmåga*” den 12 december 2006 (HKV H/S 35 800:82110).
- Försvarsmaktens skrivelse den 30 januari 2009 – ”*Underlag till regeringens försvarspolitiska proposition 2009*” (HKV 23 383:51503).
- Försvarsmaktens skrivelse den 30 januari 2009 (HKV 01 800:50587).
- Försvarsmaktens skrivelse den 26 februari 2009 (HKV 01 800:50596).
- Försvarsmaktens skrivelse den 5 mars 2009 (HKV 01 800:52986).
- Försvarsmaktens skrivelse den 10 mars 2009 (HKV 02 810:53306).
- Försvarsmaktens skrivelse den 10 mars 2009 (HKV 02 810:53307).
- Försvarsmaktens skrivelse den 24 april 2009 (HKV 01 800:55970).
- Försvarsmaktens skrivelse den 28 april 2009 (HKV 800:57221).
- Försvarsmaktens skrivelse den 8 maj 2009 (HKV 800:56307).
- Försvarsmaktens Inriktning Flygsäkerhet den 5 februari 2010 (HKV 02 810:62674).
- Försvarsmaktens kompletterande svar på begäran om underlag till militärhelikopterutredningen den 14 april 2010 (HKV 01 800:56358).
- Försvarsmaktens kompletterande svar till SHK på rapport RM 2008:03 den 19 maj 2010 (HKV 02 810:58585).

- Försvarmaktens kompletterande svar till SHK på rapport RM 2008:04 den 19 maj 2010 (HKV 02 810:58409).
- Försvarmaktens fördjupning till kompletteringar till budgetunderlaget för år 2011 den 3 juni 2010 (komplettering II), (HKV 23 383:81174)
- Försvarmaktens budgetunderlag för 2011 med särskilda redovisningar (bilaga 2), (HKV H/S 23 383:80201).
- Justitiekanslerns beslut den 15 januari 2003, dnr 2529-02-90
- MTO Psykologi – *Utredning av säkerhetskulturen i Försvarmaktens helikopterverksamhet* (2008).
- MTO Psykologi - *Kommentarer till Försvarmaktens svar till SHK 2009-11-10 avseende Utredning av säkerhetskulturen i Försvarmaktens helikopterverksamhet* (2008).
- Regleringsbrev avseende Försvarmakten för budgetåret 1997.
- Regleringsbrev avseende Försvarmakten för budgetåret 2009.
- Regleringsbrev avseende Försvarmakten för budgetåret 2010.
- Statens haverikommission rapport *RM 2002:01*.
- Statens haverikommission rapport *RM 2005:01*.
- Statens haverikommission rapport *RM 2007:02*.
- Statens haverikommission rapport *RM 2008:03*.
- Statens haverikommission rapport *RM 2008:04*.

# Kommittédirektiv



## Försvarsmaktens helikopterresurser

Dir.  
2008:118

---

Beslut vid regeringssammanträde den 9 oktober 2008

### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare ska utreda hur förmågan att understödja Försvarsmaktens insatsförband med helikoptrar ska bibehållas respektive förbättras, samt vilka krav det ställer på dimensionering och organisation av helikopterförbanden. Utredaren ska analysera vilka av Försvarsmaktens operativa helikoptersystem som kan och vid behov bör vidmakthållas. Utredaren ska utvärdera erfarenheterna av genomförda upphandlingar av helikoptersystem samt analysera flygsäkerhetsrelaterade frågor och föreslå förbättringsåtgärder.

### Bakgrund

#### *Försvarsmaktens helikoptrar*

Sedan 1999 omsätter Försvarsmakten sin helikopterpark. Skälet för omsättningen är främst att skapa en ensad helikopterpark med färre helikoptertyper. På det sättet kan myndigheten utforma en mer rationell och effektiv verksamhet och begränsa bl.a. underhållskostnaderna.

Flertalet av de tidigare helikoptertyperna har avvecklats eller håller på att avvecklas. Helikopter 3, 5, 6 och 11 har redan avvecklats. För närvarande planeras respektive pågår avvecklingen av helikopter 4 och 9. Av de tidigare helikoptertyperna är det endast helikopter 10 som ska bibehållas. I stället anskaffas 18 st. helikopter 14 (medeltung) och 20 st. helikopter 15 (lätt). Den ursprungliga planeringen var att de nya helikoptrarna skulle levereras under perioden 2003–2009. Omsättningen av helikopterparken innebär att antalet heli-

koptrar inom Försvarmakten minskar från att ha varit drygt 100 st. till att bli knappt 50 st.

I dag finns inom Försvarmakten följande helikoptersystem. Helikopter 4 vidmakthålls med 8 st. av totalt 13 st. helikoptrar till den 20 december 2008, då planerad avveckling påbörjas enligt Försvarmaktens beslut. Helikopter 9 är föremål för ett successivt driftstopp fram till den 20 december 2009, varefter systemet avvecklas.

Helikopter 10 kommer att vidmakthållas, enligt plan till dess att helikopter 14 är fullt operativ. Försvarmakten förfogar över 10 st. helikopter 10, varav 9 st. är i drift. 3 st. av dessa genomgår för närvarande en uppgradering för att kunna genomföra medicinska evakueringar.

17 st. helikopter 15 är i dag levererade. Samtliga helikoptrar beräknas vara levererade under det första kvartalet av 2009. Försvarmakten kommer då förfoga över totalt 20 st. helikopter 15.

Under första halvåret av 2009 väntas 3 st. helikopter 14 vara levererade. Leveranserna beräknas därefter fortskrida till år 2012, då samtliga helikoptrar väntas vara levererade.

Helikopter 14 och 15 kommer, efter det att samtliga helikoptrar i respektive system levererats, vara föremål för kontinuerliga leveranser av kringutrustning fram mot år 2018, då helikopter bataljonen enligt gällande tidsplan ska vara fullt operativ.

## Användningen av Försvarmaktens helikoptrar

### *Militära syften*

I budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, utg.omr. 6) redovisas under insatsorganisationens utveckling att det ska finnas en helikopter bataljon. För 2009 är inriktningen att Helikopterflottiljen ska utbilda ett insatsförband med både sjö- och markoperativ förmåga. Insatsförbandet ska bidra till förmåga inom olika typinsatser, t.ex. stöd åt insats med specialförband och stöd åt snabbinsatsstyrka. Samtliga typinsatser ska kunna lösas och vissa av dem ska kunna lösas samtidigt.

I budgetpropositionen redovisas också att den fortsatta omstruktureringen, med avveckling av äldre helikoptersystem och införande av nya system, innebär att det kommer att finnas en begränsad tillgång på helikoptrar. Detta kan, enligt propositionen, påverka möjligheten att lösa uppgifter under en övergångsperiod.

I fråga om materiel anförs i budgetpropositionen att helikopter 10 ska vidmakthållas och utvecklas för förmåga till medicinsk evakuering. Under slutet av innevarande år är det avsikten att helikopter 14 ska börja levereras. Under 2009 är inriktningen att de sista leveranserna av helikopter 15 ska göras. Därefter kommer Försvarmakten ha 20 st. helikopter 15.

### *Användning för civila ändamål*

Försvarmaktens helikoptrar har under lång tid haft betydelse för civil verksamhet. Det gäller framför allt för räddningstjänst och för sjuktransporter.

Stödet till samhället har tidigare varit så omfattande att det påverkat den militära verksamheten negativt. Redan i budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1, utg.omr 6) ansåg regeringen att stödet till samhället med helikopter blivit så omfattande att det begränsade Försvarmaktens möjligheter att genomföra den grundläggande förbandsverksamheten. Med utgångspunkt i inriktningen att stöd till samhället inte ska vara dimensionerande för Försvarmakten gjorde regeringen genom en regleringsbrevsändring det möjligt för Försvarmakten att begränsa denna form av stöd.

Enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor är en statlig myndighet eller en kommun skyldig att med personal och egendom delta i en räddningsinsats på anmodan av räddningsledaren. Skyldigheten föreligger dock bara om myndigheten eller kommunen har lämpliga resurser och ett deltagande inte allvarligt hindrar dess vanliga verksamhet. Med stöd av denna bestämmelse kan en räddningsledare använda Försvarmaktens helikopterresurser vid t.ex. skogsbränder.

I mitten på 1990-talet anskaffades särskilda helikoptrar för sjuktransporter (helikopter 11). Huvudsyftet med anskaffningen var att stärka sjuktransportkapaciteten i krig. Men helikoptrarna skulle också användas för sjuktransporter i fred. Försvarmakten och landstinget i Västerbottens län tecknade avtal om sjuktransporter. Avtalet har numera löpt ut.

Sjöfartsverket hade tidigare avtal med Försvarmakten om helikopter i beredskap på olika platser i Sverige för sjöräddning. Detta avtal har numera upphört.

I förordningen (2002:375) om Försvarmaktens stöd till civil verksamhet regleras det s.k. nödhelikoptersystemet. Regleringen innebär att Försvarmakten vid livshotande situationer där omedelbar trans-



port är avgörande för behandlingen av skadade och sjuka personer, ska utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman genom flygräddningscentralen.

I övrigt får Försvarmakten i enlighet med förordningen lämna stöd till statliga myndigheter, kommuner och landsting, samt under vissa förutsättningar även till enskilda. Försvarmakten ska ta ut avgifter vid stöd enligt förordningen.

#### *Försvarmaktens helikopterorganisation*

Organisationsenheten Försvarmaktens helikopterflottilj inrättades på Linköping/Malmen den 1 januari 1998. Sedan den 1 januari 2002 är Försvarmaktens helikopterverksamhet samlad inom Försvarmaktens helikopterflottilj.

Helikopterverksamheten bedrivs i dag med basering i Linköping/Malmen, Luleå, Lidköping/Såtenäs och Ronneby/Kallinge.

### **Utgångspunkter för uppdraget**

#### *Effektivitet och säkerhet*

Det är viktigt att Försvarmakten utformar en rationell, effektiv och säker helikopterverksamhet som kan uppfylla statsmakternas krav i olika avseenden.

Under en begränsad period kan det godtas att ett förbands förmåga i vissa avseenden går ned. Personalen måste ges tillräckliga förutsättningar att utbilda och öva sig i det nya systemet. Under denna omskolningsperiod får det också accepteras att personalen inte samtidigt kan vara fullt operativ på tidigare och äldre system.

#### *Helikopterförbandens förmåga*

I budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, utg.omr. 6) konstaterar regeringen att den ursprungliga planeringen när det gäller helikopterförbandets avsedda operativa förmåga inte har kunnat följas. Detta beror på de försenade leveranserna av de nya helikoptersystemen, främst helikopter 14. Vidare har modifieringen av helikopter 10 till förmåga att genomföra medicinsk evakuering försenats. Bristerna i den operativa förmågan i förhållande till behoven –

bl.a. avseende den nordiska stridsgruppen (NBG) som stod i beredskap första halvåret 2008 – har lett till att planeringen förändrats. Detta har i sin tur lett till att planeringen av utbildningen har förändrats. Regeringen anför i budgetpropositionen också att personalsituationen inom helikopterförbandet är fortsatt ansträngd.

I föregående års budgetproposition (prop. 2007/08:1, utg. omr. 6) ansåg regeringen att en samlad bedömning av helikopterbataljonens förmåga inte var möjlig att göra eftersom bataljonen var under utveckling. Även i den propositionen pekade regeringen på leve- ransförseningarna och brister i den operativa förmågan.

Det är fortsatta brister i helikopterbataljonen och dess förmåga. Dessa brister bör nu kartläggas. Det gäller särskilt bataljonens förmåga att undersöja andra insatsförband med helikoptrar för olika uppgifter. Utöver att kartlägga förekommande brister är det angeläget att identifiera sådana åtgärder som kan öka förmågan att stärka insatsförbanden.

En kartläggning m.m. bör utgå från följande. Helikopterbataljonen är målsatt med utgångspunkt i de övergripande kraven på operativ förmåga och kraven på ett antal operativa delförmågor. Till detta kommer att nya behov har framkommit under senare år i samband med internationella insatser och NBG. Gällande målsättningsdokument bör granskas mot de behov som nu är aktuella.

Förändrade förmågekrav kan leda till att den grundläggande organisationen bör förändras. Det bör klarläggas vilka krav en ökad förmåga att stärka insatsförbanden med helikopter ställer på dimensionering och organisation av helikopterförbanden.

En grundläggande punkt i en kartläggning är att analysera vilka av dagens helikoptersystem som är operativa och som kan och bör vidmakthållas, samt att till detta redovisa en konsekvensbeskrivning. En del i detta är att värdera olika helikoptersystem, även mot varandra. Det gäller t.ex. frågan om att bibehålla helikopter 4-systemet ytterligare tid. Detta system ska annars avvecklas helt. På vilket sätt – ekonomiskt och operativt – skulle ett bibehållande av helikopter 4 påverka införandet av helikopter 14? Vilka skulle de operativa effekterna för Försvarsmakten bli på kort och lång sikt? Vilka kostnader eller besparingar skulle uppstå?

På samma sätt står helikopter 9 inför avveckling när nya system tillförs. Det är viktigt att säkerställa att helikoptrar finns att tillgå som möjliggör nödvändig flygtid för besättningarna. Utredaren bör se över även dessa frågor.

*Upphandlingen av nya helikoptersystem*

Anskaffningen av de nya helikoptersystemen 14 och 15 har kantats med förseningar, vilka i sin tur har lett till negativa effekter för helikopterverksamheten. Hela anskaffningsproceduren bör därför analyseras. I en sådan analys bör belysas hur de berörda myndigheterna har hanterat olika skeden i upphandlingen, de förseningar som uppstått, vad förseningarna berott på och vad myndigheterna vidtagit för åtgärder med anledning av förseningarna m.m.

Motsvarande analys bör göras när det gäller modifiering av helikopter 10 för förmåga till medicinsk evakuering.

*Helikopterolyckor*

Under perioden 2000–2007 har sex helikopterhaverier och två allvarliga tillbud med sammanlagt 14 omkomna inträffat inom Försvarmakten. Statens haverikommission (SHK) har utrett olyckorna och redovisat utredningsresultaten i rapporterna RM 2002:01 (Kebnekaise), RM 2005:01 (Bottensjön), RM 2007:02 (Göteborg), RM 2008:03 (Lindö) och RM 2008:04 (Ryd).

I rapporten RM 2008:04 konstaterar SHK att olyckstalet inom helikopterverksamheten är oacceptabelt högt. SHK pekar också på att tidigare SHK-utredningar innehåller ett stort antal rekommendationer som är relevanta också i utredningen RM 2008:04. SHK anför att flera av de tidigare lämnade rekommendationerna ännu inte har genomförts. I rapporten RM 2008:04 lämnar SHK bl.a. följande citerade rekommendationer

- Försvarmakten bör avsätta nödvändig tid och resurser för att i linje med Säkerhetskulturutredningens åtgärdsförslag kraftsamla på en grundlig översyn av helikopterverksamheten.
- Försvarmakten bör genomföra åtgärder i linje med Säkerhetskulturutredningens förslag.
- Försvarmakten bör göra säkerheten till ett prioriterat område i Försvarmakten.

SHK har således i flera haverirapporter pekat på brister i Försvarmaktens helikopterverksamhet.

Läget är nu sådant att det bör göras en samlad och övergripande analys av flygsäkerhetsrelaterade frågor inom Försvarsmaktens helikopterverksamhet.

#### *Kostnader och andra konsekvenser*

När Försvarsmaktens helikopterresurser ses över och förslag till åtgärder som ska förbättra förbandens förmåga utarbetas är det viktigt att också belysa de organisatoriska konsekvenser detta kan leda till. Försvarsmakten har en planering för införandet av de nya helikoptersystemen 14 och 15, med bl.a. omfattande infrastrukturåtgärder.

Kostnaderna för åtgärder som förstärker förmågan ska beräknas, liksom också kostnaderna för sådana förslag som förändrar nu gällande organisation eller infrastruktur. Utredaren ska föreslå hur eventuella ökade kostnader ska finansieras inom befintlig budgetram.

#### **Uppdraget**

En särskild utredare ska göra en allsidig översyn av frågor om hur förmågan att understödja Försvarsmaktens insatsförband med helikoptrar ska kunna bibehållas respektive förbättras. Utredaren ska

1. med utgångspunkt i regeringens styrdokument samt aktuella behov, kartlägga förmågan att understödja Försvarsmaktens insatsförband med helikoptrar för olika uppgifter,
2. utifrån kartläggningen i punkt 1 analysera vilka av Försvarsmaktens operativa helikoptersystem som kan och vid behov bör vidmakthållas. Till en sådan analys bör det fogas en konsekvensbeskrivning som avser verksamheten i övrigt,
3. utifrån kartläggningen i punkt 1 analysera eventuella brister i helikopterförbandet och ange på vilket sätt förmågan behöver förstärkas samt föreslå åtgärder som förstärker förmågan,
4. klarlägga vilka krav en ökad förmåga att understödja Försvarsmaktens insatsförband med helikoptrar ställer på dimensionering och organisation av helikopterförbandet samt stödjande myndigheter,

5. mot bakgrund av Statens haverikommissions rapporter om militära helikopterhaverier, samt andra relevanta utredningar, analysera flygsäkerhetsrelaterade frågor och föreslå förbättringsåtgärder,
6. utvärdera erfarenheterna av genomförda upphandlingar av nya helikoptersystem och modifieringar av befintliga system, och
7. redovisa kostnaderna för de lämnade åtgärdsförslagen.

Utredaren får också ta upp andra frågor om helikopterverksamhetens förmåga, organisation eller säkerhet som kan vara relevanta i sammanhanget.

### Uppdragets genomförande och tidplan

Utredaren ska samverka med Helikopterutredningen (Fö 2007:05), vilken ser över den offentliga sektorns användning av helikopterresurser. Helikopterutredningen ska redovisa sitt betänkande den 25 november 2008.

Utredaren ska också samverka med Regeringskansliets arbetsgrupp om översyn av den rättsliga regleringen av militär luftfart m.m. (regeringsbeslut 2008-06-05, N2008/4356/RS).

Utöver detta ska utredaren samverka med Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut och andra berörda myndigheter.

Utredaren ska hålla berörda arbetstagarorganisationer informerade om arbetet – särskilt när det gäller organisations- och säkerhetsrelaterade frågor – och ge dem tillfälle att framföra synpunkter.

Utredaren ska senast den 31 december 2008 redovisa frågorna om helikopter 4-systemet.

Utredaren ska lämna sin slutrapport senast den 1 december 2009.

(Försvarsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om Försvarsmaktens helikopterresurser (Fö 2008:07)**

**Dir.  
2008:148**

Beslut vid regeringssammanträde den 18 december 2008

## **Förlängd utredningstid**

Regeringen bemyndigade den 9 oktober 2008 chefen för Försvarsdepartementet att tillkalla en särskild utredare i uppdrag att utreda hur förmågan att understödja Försvarsmaktens insatsförband med helikoptrar ska bibehållas respektive förbättras (dir. 2008:118). Utredaren skulle enligt direktiven redovisa frågorna om det s.k. helikopter 4-systemet senast den 31 december 2008. Uppdraget skulle slutredovisas senast den 1 december 2009.

Utredningstiden förlängs. Frågorna om helikopter 4-systemet ska i stället redovisas senast den 31 mars 2009 och uppdraget i övrigt slutredovisas senast den 1 mars 2010.

(Försvarsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om Försvarsmaktens helikopterresurser (Fö 2008:07)**

**Dir.  
2009:27**

Beslut vid regeringssammanträde den 29 april 2009

## Förlängd utredningstid

Regeringen bemyndigade den 9 oktober 2008 chefen för Försvarsdepartementet att tillkalla en särskild utredare i uppdrag att utreda hur förmågan att understödja Försvarsmaktens insatsförband med helikoptrar ska bibehållas respektive förbättras (dir. 2008:118). Utredaren skulle enligt direktiven redovisa frågorna om det s.k. helikopter 4-systemet senast den 31 december 2008. Uppdraget skulle slutredovisas senast den 1 december 2009.

Regeringen fattade den 18 december 2008 beslut om tilläggsdirektiv (dir. 2008:148), som innebar att utredningstiden avseende frågorna om helikopter 4-systemet förlängdes till den 31 mars 2009 och tidpunkten för slutredovisning av uppdraget flyttades fram till den 1 mars 2010.

Utredningstiden förlängs. Frågorna om helikopter 4-systemet ska redovisas senast den 30 juni 2009.

(Försvarsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om  
Försvarsmaktens helikopterresurser  
(Fö 2008:07)**

**Dir.  
2010:13**

Beslut vid regeringssammanträde den 11 mars 2010

## Sammanfattning av uppdraget

### *Alternativ handlingsväg för utökad helikopterförmåga*

Med stöd av regeringens bemyndigande den 9 oktober 2008 har chefen för Försvarsdepartementet gett en särskild utredare i uppdrag att utreda hur förmågan att understödja Försvarsmaktens insatsförband med helikoptrar ska bibehållas respektive förbättras (dir. 2008:118). Utredaren skulle enligt direktiven redovisa frågorna om det s.k. helikopter 4-systemet senast den 31 december 2008. Uppdraget skulle slutredovisas senast den 1 december 2009.

Regeringen fattade den 18 december 2008 beslut om tilläggsdirektiv (dir. 2008:148), som innebar att utredningstiden avseende frågorna om helikopter 4-systemet förlängdes till den 31 mars 2009 och tidpunkten för slutredovisning av uppdraget flyttades fram till den 1 mars 2010.

Efter utredarens framställning förlängdes utredningstiden för frågorna om helikopter 4-systemet till den 30 juni 2009 (dir. 2009:27).

I juni 2009 redovisade utredaren delrapporten Försvarsmaktens *helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling?* (SOU 2009:67). Av delrapporten framgår att det finns brister i helikopterbataljonens mark- och sjöoperativa förmåga under perioden fram till 2020. Vidare framgår att relativt 2006 års preliminära förbandsmålsättning för helikopterbataljonen återfinns brister framförallt rörande medeltung helikopterkapacitet.

Regeringskansliet anser att behovet av medeltung helikopterkapacitet för olika uppgifter ytterligare bör kartläggas. Vidare bör förutsättningarna för en förstärkning av den medeltunga



helikopterkapaciteten analyseras, liksom tillvägagångssätten för en eventuell förstärkning.

Uppdraget ändras så till vida att punkterna 1–4 i det ursprungliga uppdraget utgår. Utredaren ska i stället

1. med utgångspunkt i regeringens styrdokument samt aktuella och långsiktiga behov, kartlägga förmågan att understödja Försvarmaktens insatsförband med medeltunga helikoptrar för olika uppgifter, samt kartlägga eventuella begränsningar hänförliga till helikopterförbandet,
2. utifrån kartläggningen analysera och lämna förslag på hur den medeltunga helikopterförmågan kan ökas och inom vilka tidsramar; utredaren ska därvid beskriva olika ambitionsnivåer för en eventuell förmågeökning och lämna en konsekvensbeskrivning, samt
3. klarlägga vilka krav en ökad förmåga att understödja Försvarmaktens insatsförband med medeltunga helikoptrar ställer på dimensionering och organisation av helikopterförbandet samt stödjande myndigheter och funktioner.

*Förlängd tid för uppdraget*

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 23 juni 2010.

(Försvarsdepartementet)

# Sammanfattning av Militärhelikopterutredningens delbetänkande ”Försvarsmaktens helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling” (SOU 2009:67)

Militärhelikopterutredningens delbetänkande *”Försvarsmaktens helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling?”* (SOU 2009:07) lämnades till regeringen den 30 juni 2009. Utredningen tar i denna delrapport ställning till om helikopter 4-systemet, som enligt tidigare beslut ska avvecklas, kan och bör behållas ytterligare en tid med anledning av uppkomna brister i helikopterbataljonens förmåga att stödja insatsförbanden eller avvecklas enligt plan.

I detta avsnitt redovisas översiktligt utredningens överväganden och slutsatser i delfrågan om HKP 4-systemet ska vidmakthållas eller fortsatt avvecklas.

## **Leveransförseningar av helikoptersystem HKP 14 och HKP 15**

Militärhelikopterutredningen konstaterar att enligt den ursprungliga planeringen skulle de äldre helikoptersystemen avvecklas samtidigt som de nya helikoptersystemen HKP14 och HKP15 skulle levereras under 2003–2009. Införandet av helikoptersystemen har emellertid drabbats av stora förseningar på grund av leveransproblem inom industrin, främst vad avser HKP 14-systemet. I delbetänkandet gör utredningen bedömningen att HKP 14-systemet efter nödvändig uppbyggnadsperiod kan uppnå efter-

frågad markoperativ förmåga tidigast omkring 2017 och sjöoperativ förmåga tidigast omkring 2020.

### Uppkomna brister i Försvarsmaktens operativa förmåga

Militärhelikopterutredningen konstaterar att uppkomna leveransförseningar av de nya helikoptersystemen får till följd att det uppstår brister i Försvarsmaktens operativa förmåga och i helikopterbataljonens förmåga att stödja övriga insatsförband i mark- och sjöoperativa uppgifter.

Militärhelikopterutredningen konstaterar i delbetänkandet att inom det markoperativa området i dag föreligger en brist i helikopterbataljonens förmåga att stödja övriga insatsförband med helikopter för medicinsk evakuering och trupptransport i internationella insatser, bland annat vad avser den Nordiska stridgruppen 2011 (NBG11) och, med stor sannolikhet, även den planerade stridsgruppen 2014 (NBG14).

Militärhelikopterutredningen konstaterar vidare att förseningar i modifieringen av HKP 10-systemet medför att förmågan till medicinsk evakuering med helikopter till stöd för insatsen i Afghanistan (ISAF) fördröjs och bedöms kunna påbörjas först den 1 april 2011.

Militärhelikopterutredningen gör i delbetänkandet bedömningen att bristerna inom det markoperativa området bedöms i huvudsak kvarstå till dess HKP 14-systemet i markoperativ konfiguration blir operativt omkring 2017.

Militärhelikopterutredningen konstaterar vidare att inom det sjöoperativa området idag föreligger brist i helikopterbataljonens förmåga att stödja sjöstridskrafterna i sjöoperativa uppgifter, främst avseende förmågan till undervattenstrid (ubåtsjakt). Bristerna inom det sjöoperativa området bedöms kvarstå till dess HKP 14-systemet i sjöoperativ konfiguration blir operativt omkring 2020.

### Kan HKP 4-systemet behållas ytterligare en tid?

Militärhelikopterutredning gör i delbetänkandet bedömningen att det finns förutsättningar att HKP 4-systemet *kan* behållas ytterligare en tid under förutsättning att erforderliga organisatoriska, personella och materiella åtgärder vidtas för att helikoptersystemet

ska uppfylla kraven på flygsäkerhet och genomgå nödvändiga modifieringar, bland annat vad avser utrustning för att helikoptern ska kunna verka i en förhöjd hotbild i internationella insatser. Utredningen gör vidare bedömningen att de organisatoriska, personella och materiella åtgärder som krävs förutsätter en återuppbyggnadsperiod, inom vilken HKP 4-systemet kan utvecklas för att uppnå kraven på flygsäkerhet, modifiering och operativ effekt. Utredningen gör bedömningen att HKP 4-systemet med markoperativ inriktning förutsätter en återuppbyggnadsperiod på fyra till sex innan systemet bedöms kunna ge operativ effekt, dvs. omkring år 2015.

Försvarmakten och Försvarets materielverk har i underlag till utredningen gjort bedömningen att de beräknade kostnaderna för vidmakthållande av helikoptersystemet med markoperativ inriktning uppgår sammantaget till cirka 780 miljoner kronor fram till 2020.

Myndigheterna har i samma underlag till utredningen gjort bedömningen att om helikoptersystemet ges en sjöoperativ inriktning krävs en något kortare återuppbyggnadsperiod och systemet bedöms kunna ge operativ effekt omkring 2013 till en beräknad kostnad av 550 miljoner kronor fram till 2020.

## **Bör HKP 4-systemet behållas ytterligare en tid?**

Militärhelikopterutredningen konstaterar i delbetänkandet att HKP 4-systemet med markoperativ konfiguration inte utgör något alternativ som medeltung helikopter i NBG 11 eller NBG 14 eller i insatsen i Afghanistan före 2015.

Militärhelikopterutredningen bedömer vidare – med utgångspunkt i vad som anges i de ursprungliga direktiven till utredningen – att den successiva uppbyggnaden av HKP 14-systemet mot markoperativ förmåga 2017 innebär att helikopterbataljonens markoperativa förmåga successivt ökar i sådan omfattning att kvarstående brist i förmågan under perioden 2015–2017 inte kan anses utgöra tillräckliga skäl för att vidmakthålla HKP 4-systemet fram till 2020.

Militärhelikopterutredningen gör vidare bedömningen att om HKP 4-systemet ges sjöoperativ konfiguration kan systemet stödja sjöstridskrafterna tidigast omkring 2013. Utredningen konstaterar

samtidigt att HKP 14-systemet i sjöoperativ konfiguration planeras införas 2017 och bedöms uppnå operativ effekt omkring 2020.

Mot bakgrund av vad regeringen i sina styrdokument angett om kraven på Försvarmaktens operativa förmåga i närtid samt sjöstridskrafternas förmåga att i förening med HKP 15-systemet successivt utveckla den sjöoperativa förmågan till undervattenstrid (ubåtsjakt) gör utredningen bedömningen att bristen i helikopter-bataljonens sjöoperativa förmåga under angivna period kan godtas.

Militärhelikopterutredningen konstaterar vidare i delbetänkandet att varken Försvarmakten eller Försvarets materielverk är organisatoriskt eller personellt dimensionerade inom helikopterområdet för att utveckla och vidmakthålla ytterligare ett medeltungt helikoptersystem. Utredningen konstaterar också – mot bakgrund av vad myndigheterna uppgett i fråga om brist på resurser inom helikopterområdet i respektive myndighet – att åtgärder för att vidmakthålla HKP 4-systemet i det korta perspektivet allvarligt påverkar anskaffningen och utvecklingen av Försvarmaktens övriga helikoptersystem.

Militärhelikopterutredningen gör i delbetänkandet även bedömningen att kostnaden för att vidmakthålla HKP 4-systemet får sådana ekonomiska konsekvenser att en omavvägning av Försvarmaktens förmågor bör ske vid beslut om vidmakthållande. Utredningen konstaterar samtidigt att en bedömning och omavvägning av Försvarmaktens förmågor utanför helikopterverksamheten ligger utanför utredningens uppdrag.

Militärhelikopterutredningen gör i delbetänkandet – med utgångspunkt i vad som anges i de ursprungliga direktiven till utredningen – bedömningen att det sammantaget saknas tillräckliga skäl för att vidmakthålla HKP 4-systemet och föreslår därför att HKP 4-systemet avvecklas enligt plan.

### **Frågan om brister i flygsäkerheten**

Militärhelikopterutredningen har – som ovan angetts – att i delbetänkandet ta ställning till om HKP 4-systemet kan och bör vidmakthållas ytterligare en tid eller fortsatt avvecklas. Utredningen konstaterar i delbetänkandet att ett sådant ställningstagande inte kan göras utan att samtidigt analysera och bedöma om ett vidmakthållande av helikoptersystemet är förenligt med nuvarande status på flygsäkerheten i helikopterverksamheten.

Militärhelikopterutredningen konstaterar i delbetänkandet att Försvarsmakten har under 2000-talet drabbats av flera mycket allvarliga haverier i helikopterverksamheten. Genom flera olika utredningar med anledning av haverierna och vid revision av verksamheten har framkommit att det föreligger allvarliga brister i flygsäkerheten i helikopterverksamheten. Statens haverikommission (SHK) och den s.k. Säkerhetskulturutredningen har i sina respektive utredningar konstaterat att det föreligger allvarliga problem och brister i flera av de förutsättningar som måste finnas för att Försvarsmakten ska kunna bedriva en säker helikopterverksamhet. Resultaten visar att förhållanden förvärrats under flera år och att verksamhetens ledning, trots flera haverier, inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att förbättra säkerheten. Bland annat visar utredningarna på förekomsten av en tydlig obalans mellan uppgifter och resurser. Det föreligger också brister inom olika områden vad avser styrning och ledning av helikopterverksamheten.

Militärhelikopterutredningen anför i delbetänkandet att den delar den av SHK och Säkerhetskulturutredningen gjorda bedömningen att de problem som funnits och finns inom helikopterflottiljen bidrar till att öka sannolikheten för allvarliga tillbud och haverier. Utredningen noterar i delbetänkandet att Försvarsmakten har påbörjat ett åtgärdsprogram som ska leda till ökad flygsäkerhet i helikopterverksamheten. Utredningen konstaterar i delbetänkandet att denna verksamhet har fått en högre prioritet i myndigheten och att vissa förhållanden nu stabiliserats inom helikopterverksamheten.

Militärhelikopterutredningen konstaterar samtidigt att SHK gör bedömningen att i fråga om flera av de aktuella rekommendationerna redovisar Försvarsmakten mera planer på kommande beslut och åtgärder än faktiskt vidtagna sådana och att det bl.a. därför är för tidigt att nu göra några bedömningar av huruvida de beslut och åtgärder som vidtagits respektive planeras kommer att ge avsett resultat. SHK påpekar att för att det ska vara möjligt kunna bedöma de föreslagna åtgärderna och de effekter som kan förväntas av dessa är det angeläget att Försvarsmakten i dokumenterade beslut om åtgärder till följd av respektive rekommendation redovisar uppgift om bl.a. motiv för hur respektive beslut kan tillgodose lämnade rekommendationer, förväntade effekter av de olika besluten, planering för genomförande av besluten, hur genomförandet

av respektive beslut och hur de förväntade effekterna av besluten ska följas upp.

Militärhelikopterutredningen gör i delbetänkandet bedömningen att även om Försvarmakten redovisar ett åtgärdsprogram för att komma till rätta med de allvarliga bristerna och problemen inom flygsäkerhetsområdet medför SHK:s bedömning av bristerna i åtgärdsprogrammet att det för närvarande måste anses som oklart vilken effekt som vidtagna och planerade åtgärder har och får i arbetet med att stärka flygsäkerheten i helikopterverksamheten. Detta får till följd att det också – enligt utredningen – föreligger oklarhet om nuvarande status på flygsäkerheten i helikopterverksamheten, vilket inger allvarliga betänkligheter för den nu löpande helikopterverksamheten.

Militärhelikopterutredningen konstaterar i delbetänkandet att Försvarmakten – efter att myndigheten gjort en förnyad analys och värdering av helikoptersystemet – gör bedömningen att HKP 4-systemet kan – från flygsäkerhetsmässiga utgångspunkter – vidmakthållas under vissa närmare angivna förutsättningar. Försvarmakten gör bedömningen att avvecklingen av systemet har kommit så långt att om systemet ska drivas vidare är det inte längre fråga om något vidmakthållande utan snarare en återuppbyggnad av systemet, vilket kräver omfattande organisatoriska, personella, materiella och ekonomiska åtgärder för att bl.a. uppfylla kraven på flygsäkerhet i helikoptersystemet. Med anledning av den personella situationen och därtill hörande uppgifter inom helikopterfunktionen, den materiella statusen på HKP4-systemet och SHK rekommendationer bedömer myndigheten att det inte finns förutsättning att kunna driftsätta systemet utan dessa omfattande åtgärder. Detta kräver en uppbyggnadsperiod för att skapa förutsättningar för att vidmakthålla helikoptersystemet. I denna uppbyggnadsperiod bör en plan utvecklas för hur ledningsstrukturen inom helikopterflottiljen och materielsystem ska säkerställas, förberedelser för utbildning vidtagas, helikoptrarna modifieras där omfattningen beror på inriktning och ambition med systemet, underhållsavtal med civil underhållsleverantör tecknas, m.m.

Den redovisade planen för vidmakthållande förutsätter att tillgängliga resurser avdelas för helikoptersystemets vidmakthållande och att alla flygsäkerhetsrelaterade krav som identifierats i SHK:s och Säkerhetskulturutredningens utredningar uppfylls.

Försvarmakten gör bedömningen att efter den inledande uppbyggnadsperioden bör en ny utredning genomföras för att

säkerställa att det från flygsäkerhetsmässiga utgångspunkter föreligger förutsättningar för att driftsätta systemet. Därefter kan helikoptersystemet bli operativt (ge effekt) två till tre år efter att flygverksamheten återstartats. Sammantaget rör det sig om en tidsperiod på mellan fyra till sex år från det att beslut fattas tills förutsättningar för drift är skapade samt att förmåga kan produceras och ge effekt. Enligt myndigheten kan åtgärder mot sjöoperativ inriktning ta kortare tid och vara avsevärt mindre riskfylld sett till kraven på mer begränsade materiella modifieringar. Detta alternativ kan ge ett operativt tillskott kring 2013. Alternativet med inriktning mot insatser med markoperativ tyngdpunkt bedöms ge effekt i operativa termer kring 2015.

Militärhelikopterutredningen konstaterar i delbetänkandet att Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör har – efter att först ha ställt sig avvisande till ett vidmakthållande av helikoptersystemet på grund av bristerna i flygsäkerheten – numera tillstyrker att helikoptersystemet kan vidmakthållas under förutsättning att samtliga rekommendationer som lämnats av Statens haverikommission är uppfyllda samt att återuppbyggnad och vidmakthållande av helikoptersystemet i övrigt är förenligt med kravet på flygsäkerhet i verksamheten.

Militärhelikopterutredningen anger i delbetänkandet att utredningen delar Försvarmaktens och flygsäkerhetsinspektörens bedömning att HKP 4-systemet kan – utifrån flygsäkerhetsmässiga aspekter – vidmakthållas ytterligare en tid under de förutsättningar som myndigheten anger i denna fråga, dvs. att bl.a. kraven på flygsäkerhet fullt ut tillgodoses.

Militärhelikopterutredningen konstaterar i delbetänkandet att HKP 4-systemet med markoperativ inriktning kan ge operativ effekt tidigast omkring 2015 och med sjöoperativ inriktning något tidigare, dvs. omkring 2013. Samtidigt notera utredningen att såväl Försvarmakten som Försvarets materielverk anger att bedömningarna avseende modifiering och återuppbyggnad av HKP 4-systemet präglas av stor osäkerhet vad gäller bedömda tidsintervall för genomförandet av olika åtgärder, vilket innebär att de bedömda tidpunkterna för när helikoptersystemet kan ge operativ effekt får anses präglas av osäkerhet.

Militärhelikopterutredningen understryker i delbetänkandet samtidigt vikten av att de rekommendationer som SHK och den s.k. Säkerhetskulturutredningen har lämnat fullt ut genomförs för att förhindra fler allvarliga helikopterhaverier i verksamheten.



Utredningen framhåller särskilt att verksamhets säkerhet, varav flygsäkerhet är en del, måste utgöra ett högt prioriterat område i Försvarmaktens verksamhet. Enligt utredningen innebär detta att helikopterflottiljen måste ges en tillräcklig återuppbyggnadsperiod för att återställa balansen mellan uppdrag och resurser i verksamheten. Vidare måste ledarskapet inom helikopterflottiljen samt arbetssättet för att hantera förändringar och kulturskillnader fortsatt utvecklas. Utredningen framhåller att helikopterflottiljen behöver koncentrera sina resurser på ett fortsatt förbättringsarbete. Ansvariga i högkvarteret måste tillsammans med helikopterflottiljen fortsätta arbeta med att identifiera och åtgärda brister i säkerhetskulturens olika delar, dvs. riskstyrning, förståelse och beteende. Samtidigt måste styrning och ledarskap på ansvariga nivåer inom högkvarteret för helikopterverksamheten utvecklas. Utredningen framhåller att även övriga av SHK rekommenderade åtgärder måste genomföras för att i största möjliga utsträckning minska risken för fortsatta helikopterhaverier.

Militärhelikopterutredningen anger i delbetänkandet att utredningen i det fortsatta utredningsarbetet ska följa utvecklingen av flygsäkerheten i helikopterverksamheten och i slutbetänkandet återkomma till frågan om eventuella åtgärder för att förbättra flygsäkerheten i denna verksamhet.

# Försvarsmakten

## Inriktning – Flygsäkerhet

### 1 Definitioner

#### Säkerhet<sup>1</sup>:

Säkerhet är förhållandet som råder då risken för person- eller materielskador kan reduceras till och upprätthållas på en bestämd och tolerabel nivå genom en kontinuerlig och kontrollerad process för riskhantering<sup>2</sup>.

#### Försvarsmaktens Inriktning Flygsäkerhet (baserat på ovanstående):

Försvarsmaktens Inriktning Flygsäkerhet utgör det stöd och den vägledning som, utgående från myndighetsledningen, är ägnad att skapa och vidmakthålla den flygsäkerhetskultur som i alla delar av organisationen är grunden för en kontrollerad och kompetensfylld riskhantering inom flygsäkerhetsområdet.

### 2 Syfte

Försvarsmaktens Inriktning Flygsäkerhet riktar sig främst till Försvarsmaktens centrala ledning, förband, skolor och centra, men även till övriga totalförsvarsmyndigheter, samverkande myndigheter och näringsliv.

Försvarsmaktens Inriktning Flygsäkerhet eftersträvar en tydlig koppling till Strategiskt styrdokument för Försvarsmakten.

---

<sup>1</sup> Fritt översatt från International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9859 "Safety Management Manual (SMM)".

<sup>2</sup> Försvarsmakten styrs av "Förordning (1995:1300) om statliga myndigheters riskhantering".

Försvarsmaktens Inriktning Flygsäkerhet syftar till att vara det dokument som beskriver skapandet och vidmakthållandet av en flygsäkerhetskultur inom organisationen.

### 3 Flygsäkerhetsinriktning

Flygsäkerhetsinriktningen i Försvarsmakten är anpassad till de grundläggande tankar som återfinns i ICAO "Safety Management Manual (SMM)", vilket innebär att begrepp och arbetsmetoder hämtade från denna används, samtidigt som av riksdag och regering ställda uppgifter på effektivast möjliga sätt ska genomföras.

Försvarsmakten nyttjar SMM grundläggande begrepp "Safety Management System" (SMS) som vägledande för flygsäkerhetsarbetet, men med de anpassningar som erfordras för den militära verksamheten.

Försvarsmaktens flygsäkerhetsinriktning kravbestäms i Regler för Militär Luftfart (RML).

### 4 Flygsäkerhetsvision

Flygsäkerhetsarbetet inom Försvarsmakten bedrivs så att risken för olyckor och skador i driften effektivt motverkas. Fastställda flygsäkerhetsmål är relevanta och förstådda samt accepterade av alla berörda. Katastrofrisker är eliminerade.

### 5 Flygsäkerhetspolicy

Försvarsmaktens uppdrag medför att acceptans för en viss, och vid speciella tillfällen hög, risk kommer att föreligga. Emellertid, måste fokus ligga på flygsäkerheten. Endast på detta sätt kan Försvarsmakten leva upp till krav och förväntningar från uppdragsgivare, samhället i övrigt samt hos egen personal. En hög flygsäkerhet är en förutsättning för ett effektivt lösande av förelagda uppgifter och är bevis på en professionell organisation.

All flygverksamhet, vid såväl övning som insats, ska planeras, genomföras, övervakas och utvärderas så att risken för personella eller materiella skador reduceras till en tolerabel nivå men som ändå tillåter att förelagda uppgifter löses.

Utveckling av policyn återfinns i instruktioner utgivna av Flygoperatören.

## 6 Flygsäkerhetskultur

Flygsäkerhetskulturen inom Försvarmakten baseras på ett ömsesidigt förtroende mellan myndighetsledningen och varje medarbetare.

Det allmänt vedertagna begreppet ”CRM”, till vilket det saknas en heltäckande svensk översättning, betyder i detta fall ”Company Resource Management”. CRM inom Försvarmakten syftar ytterst till att på bästa möjliga sätt nyttja organisationens resurser så att flygsäkerhetsarbetet optimeras. Människans, dvs. den enskilde medarbetarens, förmåga, med styrkor och svagheter, ska styras så att risker minimeras, att samspelet mellan olika delar av organisationen underlättas samt att föredömliga insatser belönas.

Försvarmaktens flygsäkerhetskultur byggs med följande komponenter:

- Säkerheten för medarbetare och samhället i övrigt är en strategisk uppgift.
- Kunskap inom och fokus på området Human Factors (människliga faktorer), med hänsynstagande till såväl mänskliga styrkor som svagheter.
- Allt arbete som Försvarmakten bedriver inom det militära luftfartssystemet sker i en ”icke-klandrande” och ”icke-straffande” atmosfär, innebärande att gjorda misstag och felbedömningar används i lärande syfte, utom i fall då grov oaktsamhet, vårdslöshet eller uppsåt orsakat händelsen.
- Flygsäkerhetsarbetet bedrivs som en integrerad del av Försvarmaktens uppgifter, där varje medarbetare bidrar till flygsäkerhetsarbetet genom att utföra sitt arbete med flygsäkerheten ständigt i fokus.
- Alla medarbetare är i tillämplig grad inblandade i beslutsprocesser då det gäller flygsäkerhet.
- Hela organisationen är förpliktigad till att på det sätt som verksamheten kräver bidra till ett effektivt och ändamålsenligt flygsäkerhetsarbete.

- En öppen och konstruktiv kommunikation råder då det gäller flygsäkerhetsarbetets bedrivande och utveckling.
- All utbildning syftar till att bygga nödvändig kunskap och kompetens, samt dessutom till att utveckla individerna i att vara föredömen i flygsäkerhetsarbetet.

## 7 Grundläggande värden

Försvarmakten lägger största vikt vid att all verksamhet inom det militära luftfartssystemet bedrivs med en god flygsäkerhet som en förutsättning för den militära förmågan. Följande värdegrundande faktorer ska därvid vägleda i arbetet:

- Alla olyckor och allvarliga tillbud är möjliga att förhindra.
- Alla nivåer i och delar av Försvarmaktens ledning, utgående från Överbefälhavaren, är delaktiga i att en god flygsäkerhetskultur upprätthålls i hela organisationen.
- Flygsäkerheten är en naturlig och integrerad del av all verksamhet inom och i anslutning till det militära luftfartssystemet.
- En god flygsäkerhet är en förutsättning för berörd personals välbefinnande och förmåga.
- Det militära systemets operativa förmåga stärks av att göra flygsäkerhetsarbetet till ett prioriterat område.
- Alla operativa beslut präglas av vederbörlig hänsyn till flygsäkerheten.
- Utveckling och anskaffning av materiel avsedd för användning inom det militära luftfartssystemet sker efter noggrann analys av dess påverkan på flygsäkerheten.

## 8 Strategisk styrning genom SMS

Försvarmaktens flygsäkerhetsarbete grundar sig på fem grundläggande faktorer, internationellt accepterade för skapandet av en flygsäkerhetskultur i en stor organisation. I en för verksamheten anpassad form bildar dessa faktorer Försvarmaktens strategiska styrning av flygsäkerhetsarbetet:

- Myndighetsledningens åtagande
  - Uttalar att en god flygsäkerhet är en förutsättning för den militära förmågan.
  - Nödvändigt stöd ges till ledningen för flygtjänsten så att förelagda uppgifter kan lösas inom ramen för en god flygsäkerhet.
  - Säkrar att obalans mellan uppgifter och resurser inte tillåts påverka flygsäkerheten.
- Varje berörd medarbetares åtagande
  - Förståelse för att flygsäkerhetsarbetet och dess resultat är en viktig del av den personliga utvecklingen.
  - Inser och erkänner betydelsen av den personliga insatsen i flygsäkerhetsarbetet.
  - Nödvändigt stöd och hjälp ska lämnas till övriga medarbetare med syftet att minimera risken för misstag eller felaktiga handhavanden.
  - Flygsäkerheten är allas och envars ansvar genom att varje individ vidtar de åtgärder som erfordras för att upprätthålla flygsäkerheten genom rapportering av avvikelser och genom utveckling av verksamheten.
  - Innan något arbete som påverkar flygsäkerheten utförs ska nödvändig kunskap om säkerhetsregler och kompetens i arbetets utförande vara inhämtade.
  - Öppenhet råder då det gäller utväxlande av flygsäkerhetsinformation.
- Klart uttryckta målsättningar och förväntningar i flygsäkerhetsarbetet
  - Klart uttryckta flygsäkerhetsmål tillförsäkrar allas möjlighet till förståelse och acceptans av dessa mål.
  - Ledningens kommunikation och uttryckta förväntningar ger alla möjlighet att fokusera på flygsäkerhetsmålen.
- Strävan efter ständiga förbättringar
  - Värderingar av flygsäkerhetsarbetets effektivitet genomförs regelbundet.
  - Alla medarbetare är delaktiga i värderingen.
  - Värderingarna omfattar de mänskliga funktionerna och de förhållanden som råder vid varje tidpunkt och geografisk plats.

- Värderingen av flygsäkerhetsarbetet är både inriktat mot framtiden och tillbakablickande.
- RML-relaterat ansvar
  - De av ÖB beslutade kraven gällande fördelningen av ansvar inom det militära luftfartssystemet föreskrivs i RML.
  - All verksamhet inom det militära luftfartssystemet utövas i enlighet med de ansvarsförhållanden och övriga bestämmelser som föreskrivs i RML.

## 9 Flygsäkerhetsarbete

Flygsäkerhetsarbetet inom ramen för SMS omfattar minst:

- Riskidentifiering.
- Definition och genomförande av åtgärder för riskreduktion.
- Kontinuerlig uppföljning, värdering och i förekommande fall mätning av flygsäkerhetsnivån.
- Korrigering av åtgärder efter detekterade avvikelser.

Instruktioner för flygsäkerhetsarbetet återfinns i ”Verksamhetsledning för Militär Luftfart inom Försvarmakten” (VML) och underliggande dokument.

# Sammanställning av åtgärder

## Sammanställning av Försvarsmaktens åtgärder med anledning av Statens haverikommissionens rekommendationer (RM 2008:03)

SHK rekommendation	HKV deluppdrag	Ansvarig	Beslut	Slutdatum	Åtgärd	Status
RM 2008:03 R1	3	C PROD	ÖB	2009-07-01	Organisera FMFO inom PROD FLYG	Genomfört 2009-07-01
RM 2008:03 R2	9	C PROD	C PROD		Inför Multi-Crew co-operation course (MCC)-koncept för samtliga flerpilotsystem inom FM	Genomfört 2010-01-15
RM 2008:3 R3	–	C PROD	C PROD		Komplettera SFI Hkp10 avseende gränsvärden för inkoppling av H.HT. samt säkerställ piloternas kunskaper beträffande hantering av denna funktion	Genomfört 2006-12-21
RM 2008:03 R4	–	C PROD	C PROD		Säkerställ att helikoptrars nöd-utgångar kan öppnas utan svårighet	Genomfört under 2009
RM 2008:03 R5	–	C PROD	C PROD		Säkerställ att gardin mellan cockpit och kabin i Hkp10 kan öppnas från båda sidor	Genomfört under 2009
RM 2008:03 R6	13	C PROD	C PROD	2010-01-31	Säkerställ att ytbärgare i ytbärgarutrustning kan medföra nödluftapparat	Under handläggning
RM 2008:03 R7	–	C PROD	C PROD		Ersätt befintlig livflotte i Hkp10 med en dubbelsidig	Anskaffning under 2010
RM 2008:03 R8	–	C PROD	C PROD		Tydliggör SFI Hkp10 avseende beskrivningen för beräkning av massa och masscentrum	Genomfört under 2009
RM 2008:03 R9	13	C PROD	C PROD	2010-01-31	Förse Hkp10 nödflottörer med reflexer	Avses ej genomföras
RM 2008:03 R10	–	C PROD	C PROD		Se över installationen av Hkp10 CVFDR avseende G-switch samt parametrarna bladvinkel och vertikal hastighet	Avses ej genomföras
RM 2002:01 R3	–	C PROD	C PROD		Definiera tillåtna utrustningsalternativ och förbättra övervakning av att rätt flygutrustning bärs vid flygning	Genomfört 2008-06-01
RM 2005:01 R12	–	C PROD	C PROD		Inför callouts vid alla flygning med helikoptrar som opereras med två piloter	Genomfört 2006-06-12
RM 2005:01 R13	–	C PROD	C PROD		Genomför utbildning i besättnings-samarbete för besättningar i helikoptrar som opereras med två piloter	Genomfört 2009-01-16
RM 2005:02 R6	–	C PROD	C PROD		Säkerställ för förare och övrig besättning ett <i>flygfönster</i> före och efter varje flygning	Genomfört 2009-04-01



SHK rekommendation	HKV deluppdrag	Ansvarig	Beslut	Slutdatum	Åtgärd	Status
RM 2005:03 R5	–	C PROD	C PROD		Inför bestämmelser för hur övnings-tablåer för flygande personal ska föras och dokumenteras	Genomfört 2008-06-01
RM 2007:01 R1	2	C LEDS	ÖB	2010-01-31	Tydliggör FLYGI oberoende ställning	Genomfört 2009-04-16
RM 2007:02 R2	–	C PROD	C PROD		Anskaffa markkollisionsvarnings-system för helikoptrar	Under handläggning
RM 2007:02 R5	–	C PROD	C PROD		Modifiera radarhöjdmätarens ON/OFF-funktion så att felgrepp vid manövrering av DH inte kan ske	Genomfört 2009-01-12
RM 2007:02 R11	–	C PROD	C PROD		Inför fastställda flygoperationella procedurer med s.k. callouts och checklistor	Genomfört 2006-06-12
RM 2007:02 R15	–	C PROD	C PROD		Inför skalplagg för flygande personal som underlättar upptäckt i vatten och på land under mörker	
RM 2007:02 R16	–	C PROD	C PROD		Vidta åtgärder så att personlig nödutrustning, enligt OSF, kan medföras av ytbärgare klädd i torrdräkt	Under handläggning

**Sammanställning av Försvarsmaktens åtgärder med anledning av Statens haverikommissionens rekommendationer (RM 2008:04)**

SHK rekommendation	HKV deluppdrag	Ansvarig	Beslut	Slutdatum	Åtgärd	Status
RM 2008:04 R1	–	ÖB	ÖB	–	ÖB beslutade 2008-10-03 inrätta en projektgrupp i syfte att öka flygsäkerheten inom Försvarsmaktens helikopterverksamhet	Slutrapporterad 2009-08-21
RM 2008:04 R2:2	1	C PROD	ÖB	2009-10-01	Formulera FM flygsäkerhetsdoktrin	Fastställd 2010-02-05
RM 2008:04 R2:3	2	C LEDS	ÖB	2010-01-31	Tydliggör FLYGI myndighetsutövning	FM ArbO fastställd 2009-04-16
RM 2008:04 R2:4	3	C PROD	ÖB	2009-07-01	Organisera FVI med relevanta flygkompetenser inom PROD	Genomfört 2009-07-01
	4	C PROD	C LEDS	2010-06-30	Harmonisera ledningen av flygvapenförbanden	Under handläggning
	14	C PROD	C LEDS	2010-06-30	Inför fasta tidpunkter för byte av (flygsäkerhetskritiska) befattningar inom FM	Under handläggning
	15	C PROD	C PROD	2010-06-30	Reglera minimitid för kommandering till flygsäkerhetskritiska befattningar till tre år	Under handläggning
	16	C PROD	C PROD	2010-06-30	Utveckla funktion för central tillsättningsplanering av flygsäkerhetskritiska befattningar samt fastställd acceptabel vakansgrad	Under handläggning
RM 2008:04 R2:5	5	C PROD	C PROD	2009-12-31	Omorganisera lokal ledning av flygtjänst vid Hkpfly	Genomfört 2008-12-31
	7	C PROD	C PROD	2010-01-31	Utveckla interna utbildningar för flygchefer och divisionschefer	Infört 2010-01-15
	8	C PROD	C PROD	2009-12-31	Tydliggör definitionen av division genom krav på tillsatt divisionschef	Infört 2010-01-15
RM 2008:04 R2:6	4	C PROD	C LEDS	2010-06-30	Harmonisera ledningen av flygvapenförbanden	Under handläggning
	17	C LEDS	C LEDS	2010-06-30	Tillåt synliggörande av erfarenhet och kompetens, utnyttja personalens bakgrund konstruktivt	Under handläggning
RM 2008:04 R2:7	15	C PROD	C PROD	2010-06-30	Reglera minimitid för kommandering till flygsäkerhetskritiska befattningar till tre år	Under handläggning
	16	C PROD	C PROD	2010-06-30	Utveckla funktion för central tillsättningsplanering av flygsäkerhetskritiska befattningar samt fastställ acceptabel vakansgrad	Under handläggning
RM 2008:04 R3	–	–	–	–	Förändra metodiken vid formationsflygning	Rekommendationen införd

SHK rekommendation	HKV deluppdrag	Ansvarig	Beslut	Slutdatum	Åtgärd	Status
RM 2008:04 R4	9	C PROD	C PROD		Genomför MCC-kurser (Multi-Crew Cooperation) för hkp-besättningar	Utöva fastställd 2009-01-16
	10	C PROD	C LEDES	2010-06-30	Operera Hkp15 med två piloter	Under handläggning
	11	C PROD	C PROD	2010-06-30	Se över och likforma pilotsammansättningen inom helikopter-verksamheten	Under handläggning
RM 2008:04 R5	6	C PROD	C PROD	2010-09-01	Förbättra proceduren för tillsättande av divisionschef och lokal flygchef	Införd 2010-01-15
RM 2008:04 R6	–	–	–	–	Överse rutiner för uppföljning av flygunderhållsåtgärder i DIDAS	Rekommendationen införd
RM 2008:04 R7	–	C PROD	C PROD	–	Utveckla rutiner för kontroll och uppföljning av behörighetsregistret vid Hkpflj	Genomfört 2007-06-30
RM 2008:04 R8	12	C PROD	C PROD	2010-01-31	Korrigerande åtgärder genomfört på lokal nivå men central genomförs förbättring av processen för anskaffning av flygsäkerhetsmateriel	Rekommendationen införd
	13	C PROD	C PROD	2010-01-31	Korrigerande åtgärder genomfört på lokal nivå men central genomförs förbättring av processen anskaffa beprövad flygsäkerhetsmateriel – hyllvara då sådan finns tillgänglig	Rekommendationen införd
RM 2008:01 R10	–	–	–	–	Säkerställ kvalitetssäkring av läkemedelsatsen	Rekommendationen införd
RM 2005:03 R5	–	C PROD	C PROD	–	Bestämmelser för dokumentation och uppföljning av besättningsars utbildningsstatus införs i FOM	Genomfört 2009-05-04

# Försvarets materialverks redogörelse för anskaffnings- och modifierings- processerna



## Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen

FMV har den 29 oktober 2009 insänt svar till Militärhelikopterutredningens med anledning av Militärhelikopterutredningens skrivelse den 15 september 2009 avseende punkt 4 – Upphandling av helikoptersystem.

Detta underlag<sup>1</sup> utgör en komplettering och fördjupning av det underlag FMV inlämnade till Militärhelikopterutredningen den 29 oktober 2009 avseende upphandling av helikoptersystem rörande HKP 10, HKP 14 samt HKP 15. FMV har även delgivit Militärhelikopterutredningen sekretessbelagd information rörande upphandling av helikoptersystem i samband med föredragningar.

FÖRSVARETS MATERIELVERK

John Stjernfalk  
På uppdrag av stf Generaldirektören

---

<sup>1</sup> Bilaga 1 till FMV skrivelse 10FMV210-2:1.

# Upphandling av helikoptersystem

## 1 Inledning

Detta underlag utgör en komplettering och fördjupning av det underlag FMV inlämnade till Militärhelikopterutredningen den 29 oktober 2009 avseende upphandling av helikoptersystem rörande HKP 10, HKP 14 samt HKP 15.<sup>2</sup> Underlaget avser perioden fram till och med 2009. FMV har även delgivit Militärhelikopterutredningen sekretessbelagd information rörande upphandling av helikoptersystem i samband med föredragningar.

## 2 Överlämnade underlag

FMV har tidigare överlämnat följande underlag till Militärhelikopterutredningen.

- Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 14490/2009, 2009-03-23.
- Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 21781/2009, 2009-05-06.
- Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 23799/2009, 2009-05-15.
- Återkoppling avseende planerad skrivelse och hemställan om bemanning, FMV GD 35 800:40019/2009, 2009-09-11.
- Yttrande avseende Militärhelikopterutredningens delbetänkande SOU 2009:67, Försvarmaktens helikopter 4, FMV GD 35 814:42634/2009, 2009-10-12.
- Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 47706/2009, 2009-10-28.
- Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 47707/2009, 2009-10-28.
- Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 47708/2009, 2009-10-28.

---

<sup>2</sup> Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 35 800:47709/2009, 2009-10-29.

- Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 35 800:47709/2009, 2009-10-29.
- Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 35 800:50734/2009, 2009-11-11.

FMV har sänt följande handlingar till Försvarsdepartementet med kopia till Militärhelikopterutredningen.

- Ang förordnande av experter, FMV GD 35 800:49489/2009, 2009-11-05.
- Bemanning i referensgrupper i Militärhelikopterutredningen, 10FMV210-1:1, 2009-01-13.

### 3 Modifiering av HKP 10 för MEDEVAC (HKP 10B)

Den 9 juni 2005 lämnade Försvarsmakten en kompletterande beställning till FMV avseende att ta fram ett fördjupat underlag inför framtagande av en enhet inom NBG för MEDEVAC-funktion H24.<sup>3</sup> Beställningen avsåg ett fördjupat underlag vad avsåg kostnader och modifieringstider för HKP 9 respektive HKP 10.

Den 17 juni 2005 presenterade FMV en avionikstudie<sup>4</sup> som pekade på möjligheten att vidmakthålla HKP 10 till 2015. Studien var planerad att omfatta de tre delarna åtgärder för att vidmakthålla systemet till 2015, konsekvenser för systemet om fem stycken HKP 10 skulle avdelas för MEDEVAC alternativt CASEVAC i det svenska Battle-Group-konceptet samt att redovisa behov av åtgärder för att anpassa fem stycken HKP 10 för att motsvara krav så att systemet kunde utgöra kompetensbärare mellan HKP 4 och HKP 14-systemen. Då erforderligt underlag inte fanns tillgängligt från Försvarsmakten för att genomföra de senare två delarna redovisade FMV åtgärder för att vidmakthålla HKP 10 till 2015. Av studien framgick att behovet av typarbete och modifieringar var omfattande och att tidplaner på mellan två och fyra år kunde förväntas från leverantörerna. Vidare konstaterades att upphandling och definition från FMV och Försvarsmakten erfarenhetsmässigt fordrar ytterligare nio till tolv månader. FMV rekommenderade Försvarsmakten att, för att bibehålla HKP 10 systemet på en hög

<sup>3</sup> Kompletterande beställning av verksamhet inom MS 2D1 och 2B9, FM HKV 23 321:70207.

<sup>4</sup> HKP 10 systemets behov av avionikmodifiering – FMV redovisning, FMV VO Flyg&Rymd 35 810:17625/2005, 2005-06-17.

flygsäkerhetsnivå, snarast besluta om en genomgripande uppgradering av avioniksystemet i HKP 10.

Den 23 juni 2005 hemställde FMV om Försvarmaktens svar på ett antal frågeställningar för att kunna arbeta fortsatt med förberedelser inför modifiering av HKP 10.<sup>5</sup> Vidare hemställde FMV om PTTEM för helikopterenhet NBG 08 samt en rangordning i "skall-" respektive "bör-" modifieringar. Mot bakgrund av att Försvarmakten informerat om en eventuell revidering av avvecklingsplanen för HKP 4 kopplat till förseningarna för HKP 14-systemet angav FMV att det, från FMV utgångspunkter för materielförsörjning, vore att föredra att modifiera HKP 4 för att ersätta HKP 10 som helikoptersystem i NBG 08.

Den 29 juni 2005 svarade Försvarmakten på FMVs hemställan avseende kompletterande information angående deltagande i NBG 08 med HKP 10 och HKP 9.<sup>6</sup> Försvarmakten angav för HKP 10 man önskade information om kostnader och modifieringstider för ballistiskt skydd i cockpit och personal/lastutrymme, inköp och installation av sambands- och ledningsutrustning, NVG-anpassning, inköp och installation av VMS (robotskottvarnare med fällarsystem), inköp och installation av IFF, installation av FLIR samt modifiering för att installera flyggodkänd sjukvårdsutrustning. Försvarmakten angav särskilt att framtagandet av ett kvalitetssäkrat underlag var för att Försvarmakten under hösten 2005 skulle kunna fatta beslut om helikopterenhetens exakta utformning och att slutföra PTTEM-arbete.

Den 30 juni 2005 sände FMV ut RFI inför kommande planerad modifieringar av helikoptrar för NBG 08.<sup>7</sup>

Den 19 september 2005 delredovisade FMV RFI-underlag för Försvarmakten.<sup>8</sup> De underlag leverantörerna presenterat gav en bild av att modifieringarna var tekniskt möjliga, men att vissa av modifieringarna hade stor till mycket stor tidsmässig risk. FMV angav sin övergripande bedömning att huvuddelen av de begärda modifieringarna var genomförbara, men att omfattning av en modifiering ytterligare borde övervägas med hänsyn till ekonomisk med framför allt tidsmässig risk. Samtidigt påpekades nödvändig-

<sup>5</sup> Behov av kompletterande information för uppdraget Fördjupad underlag inför eventuellt deltagande inom ramen för NBG08 inom MS 2D1 och 2B9, FMV 23 321:39841, 2005-06-23.

<sup>6</sup> Svar på hemställan om kompletterande information angående deltagande i NBG 08 med HKP 10 (MSD 2D1) och HKP 9 (2B9), FM HKV 35 800:71525, 2005-06-29.

<sup>7</sup> Helicopter modifications for participation in Nordic Battle Group – Request for Information, FMV VO Flyg&Rymd 35 810:7490, 2005-06-30.

<sup>8</sup> Helikopter för NBG – Delredovisning av RFI underlag och hemställan, FMV 23 321:53074/05, 2005-09-19.

heten av snar beställning och att det hade indikerats att beställning till leverantör före årsskiftet 2005/2006 var mer eller mindre ett krav. FMV angav särskilt att den riskbedömning som redovisades utgick från en planeringsnivå som innebar att Försvarmakten la en beställning på modifiering av helikoptrarna under 2005. FMV angav särskilt att om så inte skedde skulle risknivån avseende tidsmässig risk öka. För HKP 10 värderade FMV elva modifieringsområden. För fyra av dessa områden angavs att dessa var förknippade med hög tidsmässig risk. För HKP 9 värderade FMV sju modifieringsområden. För ett av dessa områden angavs att det var förknippat med stor tidsmässig risk. FMV hemställde att Försvarmakten senast den 12 oktober 2005 skulle återkomma med vilka av de modifieringar som efterfrågats i RFI som kunde strykas med hänsyn till de risker som leverantörerna meddelat. FMV hemställde också om att Försvarmakten skulle överlämna PTTEM senast den 15 oktober 2005 för att möjliggöra att FMV skulle kunna fortsätta arbetet och kunna lägga industribeställningar.

Den 14 oktober 2005 slutredovisade FMV RFI-underlag för att anpassa HKP 10 och HKP 9 för deltagande i NBG 08.<sup>9</sup> FMV påtalade den korta tid som fanns till förfogande och de risker det förde med sig. FMV hemställde att Försvarmakten senast den 28 oktober 2005 levererade en kvalitetssäkrad PTTEM samt beställde genomförandet av modifieringar enligt särskilt beslut. FMV angav att senare beställning skulle medföra begränsningar i möjligheten att genomföra valda modifieringar.

Den 17 november 2005 fastställde Försvarmakten PTTEM för HKP 10 NBG 08.<sup>10</sup> PTTEM angav att en helikopterenhet för MEDEVAC skulle utvecklas med tre stycken HKP 10 som grund. Vidare angavs att modifieringar skulle genomföras som innebar installation av sjukvårdsutrustning, ballistiskt skydd i cockpit och delar av kabin, kulspruta 58 i dörrmontage, EFIS<sup>11</sup>-modifiering med GPS och "moving-map", partikelseparator, SATCOM<sup>12</sup>, NVD<sup>13</sup> samt "Direction Finder". Målsättningen i PTTEM var att helikopterenheten skulle vara fullt modifierad och delta i gemensamma övningar från och med tredje kvartalet 2007, samt vara fullt operativ senast under fjärde kvartalet 2007.

---

<sup>9</sup> Helikopter för NBG08 –Slutredovisning av RFI underlag och hemställen, FMV 23 321:68373, 2005-10-14.

<sup>10</sup> PTTEM HKP 10 NBG-08, FM HKV 35 800:77475, 2005-11-17.

<sup>11</sup> EFIS = Electronic Flight Instrument System.

<sup>12</sup> SATCOM = Satellitkommunikation.

<sup>13</sup> NVD = Night Vision Device.



Den 14 december 2005 genomfördes kick-offmöte mellan Försvarmakten och FMV inför helikopterarbete och NBG08.<sup>14</sup> Bland annat betonades vikten av rätt rollspel och kommunikation under projektets gång som en framgångsfaktor.

Den 21 december 2005 fastställde FMV en upphandlingsstrategi avseende modifiering av HKP 10 för NBG 08.<sup>15</sup>

Den 21 december 2005 sände FMV ut en Request for Proposal (RFP) för anskaffning av en modifiering av HKP 10 för deltagande i NBG 08.<sup>16</sup> I RFPn framhölls att leveranstidpunkter var det mest väsentliga i anskaffningen.

Den 12 januari 2006 begärde Försvarmakten beslutsunderlag från FMV avseende konsekvenser och kostnader för att beredskapssätta ytterligare en till två HKP 10 för NBG 08.<sup>17</sup>

Den 16 januari 2006 svarade FMV till Försvarmakten vilka konsekvenser och kostnader som skulle uppstå om ytterligare en till två stycken HKP 10 skulle modifieras för NBG 08 (utöver tidigare angivna tre helikoptrar).<sup>18</sup> Eftersom upphandling av tre helikoptrar pågick fortsatte FMV den initierade upphandlingen enligt plan.

Den 24 januari 2006 meddelade Försvarmakten FMV att det inte var aktuellt att tillföra ytterligare HKP 10 till NBG 08.<sup>19</sup>

Den 6 februari 2006 översände Försvarmakten ett tillägg till RFQ för MEDEVAC-enhet helikopter till FMV.<sup>20</sup> Försvarmakten angav att varnar- och motmedelssystem i form av robotskottvarnare och FLIR-installation skulle utgöra tillägg till TTEM.

Den 8 februari 2006 utfärdade European Aviation Safety Agency ett så kallat ”Terms of Approval” till Heli-One, vilket certifierade företaget som designorganisation enligt EASA.21J.293.<sup>21</sup>

Den 17 februari 2006 redovisade FMV ekonomiska förutsättningar avseende modifiering av HKP 10 för NBG08 för Försvarmakten att ta ställning till. FMV belyste särskilt de mycket ansträngda tidsförhållandena inför kontraktsskrivning. Avslutningsvis hemställde FMV om Försvarmaktens skriftliga direktiv

---

<sup>14</sup> Mötesanteckningar från Kick-off möte NBG-08 2005-12-14, FMV VO Flyg&Rymd 35 8:/05, 2005-12-28.

<sup>15</sup> Upphandlingsstrategi HKP-NBG08, FMV Upphandlingsstrategi 286247, 2005-12-21.

<sup>16</sup> Helicopter modifications for participation in Nordic Battle Group – Request for Proposal, FMV 286247, 2005-12-21.

<sup>17</sup> FM mail, 2006-01-12.

<sup>18</sup> Ytterligare HKP 10 till NBG08, FMV OpVL Stab 23 321:1399/06, 2006-01-16.

<sup>19</sup> FM mail, 2006-01-24.

<sup>20</sup> Tillägg till RFQ MEDEVAC-enhet hkp, NBG 2008, FM HKV 35 800:62559, 2006-02-06.

<sup>21</sup> Terms of Approval Design Organisation Approval Certificate EASA.21J.293, 2006-02-08.

för det fortsatta arbetet inför förhandlingar fram till avtal med vald leverantör senaste den 23 februari 2006.

Den 23 februari 2006 angav Försvarsmakten direktiv till FMV avseende fortsatt hantering av HKP 10 till NBG 08.<sup>22</sup> I direktiv angav Försvarsmakten den ekonomiska ramen för den fortsatta förhandlingen, samt hur skall- och bör krav skulle hanteras i den fortsatta förhandlingen med industrin.

Den 10 mars 2006 lämnade FMV en offert på modifiering av HKP 10 för användning i NBG 08 till Försvarsmakten.<sup>23</sup> Enligt offerten skulle samtliga tre helikoptrar levereras senast den 15 oktober 2007 till Försvarsmakten. FMV angav att till följd av den korta tiden som stått tillbuds för att utarbeta offertunderlaget, så hade de tekniska lösningarna i alla avseenden inte kunnat hanteras.

Den 13 mars 2006 beställde Försvarsmakten modifiering av HKP 10 av FMV.<sup>24</sup>

Den 15 mars 2006 upprättades upphandlings- och utvärderingsprotokoll inom FMV avseende modifiering av HKP 10.<sup>25</sup> FMVs dittillsvarande erfarenhet av Heli-One baserades på mångårig underhållsverksamhet på HKP 10-systemet, samt en nyligen genomförd modifiering av Cockpit Voice Flight Data Recorder (CVFDR) på HKP 10. Denna modifiering hade skötts kvalitativt och tidsmässigt på ett bra sätt. Vidare hade Heli-One nyligen blivit godkänd som designorganisationen. Av utvärderingsprotokollet framgick bland annat att fem anbud inkom och att två av dessa inte var kompletta. Ett av de resterande anbuden uppfyllde inte kvalificeringskriterierna.

Den 15 mars 2006 fattade FMV ett tilldelningsbeslut avseende modifiering av tre stycken HKP 10.<sup>26</sup> Tilldelningsbeslutet innebar att FMV valde leverantör i upphandlingen efter genomförd prövning av anbudsgivare och anbud. Tilldelningsbeslutet grundades på en teknisk/ekonomisk utvärdering vilken dokumenterades i anbudsutvärderingsprotokollet.

Den 15 mars 2006 beställde FMV en modifiering av tre stycken HKP 10 till HKP 10B hos leverantören Heli-One (H1).<sup>27</sup> Den första helikopterindividen skulle levereras till FMV den 30 juni

<sup>22</sup> Direktiv ang HKP 10 till NBG 08, FM HKV HC23321:80419, 2006-02-23.

<sup>23</sup> 391:0301 NBG anpassning HKP 10 (klass2.6), FMV OpVL Stab 23 321:15156, 2006-03-10.

<sup>24</sup> Beställning av verksamhet inom MS 391, FM HKV 23 321:64557, 2006-03-13.

<sup>25</sup> Upphandlings- och utvärderingsprotokoll, Helicopter modifications for participation in Nordic Battle Group, 286247 – LB690169, 2006-03-15.

<sup>26</sup> Upphandlingsbeslut, FMV 286247-LB690169, 2006-03-15.

<sup>27</sup> Helicopter modifications for Nordic Battle Group, FMV 286247-LB690169, 2006-03-15.

2007, den andra helikopterindividen den 30 september 2007 och den tredje helikopterindividen den 15 oktober 2007.

Den 30 mars 2006 sände Försvarsmakten en offertförfrågan till FMV avseende tilläggsbeställningar för HKP 10B rörande Flight Managementsystemet (FMS).<sup>28</sup> Anledningen till offertförfrågan var att denna modifiering inte ingick i den beställda NBG-modifieringen, men att man konstaterat att det var fördelaktigt att genomföra denna modifiering i samma modifieringsperiod.

Den 31 mars 2006 hemställde Helikopterflottiljen att Försvarsmakten skulle fatta beslut om att PTTEM för HKP 10NBG skulle kompletteras så att HKP 10 NBG skulle kunna lufttransporteras i flygplanen AN-124 och C-17, samt att möjlighet till sjötransport beaktades.<sup>29</sup> Vidare hemställde Helikopterflottiljen att Försvarsmakten skulle kontrollera att dessa krav skulle omhändertas och att arbetet med att godkänna HKP 10 NBG för luft- och sjötransporter hade påbörjats.

Den 28 april 2006 upprättade FMV en uppdragsplan för genomförande av NBG-anpassning av HKP 10.<sup>30</sup> Uppdragsplanen innehöll bland annat en riskanalys. Exempel på risker som identifierades och analyserades var att nya krav skulle komma att tillföras efter det att kontrakt tecknats, kvalificering och certifiering av den färdiga helikoptern, förseningar hos leverantören, avsaknad av samordning mellan helikopterflottilj – HKV – FMV, (för) snäva tidsförhållanden för projektet som helhet, svårigheter att tillhandahålla GFE, begränsad användning av helikoptrarna efter modifiering samt prioritering av projektet inom FMV.

Den 18 maj 2006 sände Försvarsmakten ett direktiv till FMV avseende utarbetande av underlag för ytterligare helikoptrar till NBG.<sup>31</sup> Av direktivet framgick att FMV skulle utreda möjligheter och kostnadsberäkna modifiering av ytterligare fyra alternativt sex HKP 10 samt modifiering av fyra alternativt sex alternativt åtta stycken HKP 4.

Den 29 maj 2006 svarade FMV på Försvarsmaktens frågeställning avseende möjligheten till ytterligare helikoptrar till NBG 08.<sup>32</sup> Utgångspunkten för FMVs redovisning var att Försvars-

<sup>28</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 399, HKV 23 321:65530, 2006-03-30.

<sup>29</sup> Strategisk transport av HKP 10 för NBG, Försvarsmakten Helikopterflottiljen 35 810:10390/2006, 2006-03-31.

<sup>30</sup> MS 391:0301. Uppdragsplan för genomförande av TAO 684915, NBG Anpassning HKP 10, FMV VO Flyg&Rymd 35 810:25241/2006, 2006-04-28.

<sup>31</sup> Direktiv för utarbetande av underlag för ytterligare helikoptrar till NBG, FM HKV 02 373:68511, 2006-05-18.

<sup>32</sup> Ytterligare hkp till NBG08 – FMV svar, FMV OpVL Stab 23 321:19770/06, 2006-05-29.

makten tydligt uttalat att det dimensionerande kravet var att helikoptrarna skulle kunna stå i beredskap med NBG 08 från 2008-01-01. För HKP 10 angav FMV att Heli-One bedömdes kunna modifiera totalt sex stycken HKP 10 före 2008-01-01 (ytterligare tre stycken). FMV angav att den redan beställda modifieringen av HKP 10 MEDEVAC var ett tidskritiskt projekt, vilket var en risk som tidigare hade påtalats samt att tillföra ytterligare påverkande faktorer skulle öka denna risk. Slutsatsen av detta var att projektet var ett högriskprojekt med hänsyn till tidsförhållandena. För HKP 4 angav FMV att det bedömdes möjligt att modifiera fyra till åtta HKP 4 avseende kulspruta och ballistiskt skydd. En modifiering med VMS bedömdes som genomförbar, men förknippat med hög risk. Modifiering med partikelseparator bedömdes inte som genomförbar. FMV angav att man behövde ett inriktningsbeslut från Försvarmakten senast den 1 juni 2006 för vägval. FMV angav vidare att man för modifiering av HKP 10 behövde beställning från Försvarmakten senast den 16 juni 2006 för att kunna lägga beställning på ytterligare modifieringar på leverantör före den 1 juli 2006 för att klara tidskravet till den 1 januari 2008. Vidare angav FMV att en industribeställning för modifiering av HKP 4 måste läggas före den 1 juli 2006.

Den 2 juni 2006 tillskrev FMV Heli-One avseende en begäran om underlag för ytterligare modifierade helikoptrar.<sup>33</sup> Begäran föranleddes av att Försvarmakten den 18 maj hade givit FMV i uppdrag att ta fram ett fördjupat underlag avseende modifiering av ytterligare maximalt sex stycken HKP 10 med möjlighet att välja ett färre antal.

Den 12 juni 2006 besvarade Heli-One FMVs begäran om underlag. Heli-One anmälde att en ökning av modifieringsomfattning skulle öka risken att Heli-One inte skulle kunna leverera på tid. Mot bakgrund av att tidsfaktorn redan tidigare var identifierad som avgörande och också identifierat som den största risken bedömde FMV att det var olämpligt att tillföra fler helikoptrar för modifiering inom den angivna tidsramen, se nedan.

Den 12 juni 2006 lämnade FMV ett fördjupat underlag till Försvarmakten avseende möjligheten att modifiera ytterligare HKP 10 till NBG08, utöver de tre som beslutats att modifiera för

---

<sup>33</sup> HKP10-NBG08. Begäran om underlag för ytterligare modifierade hkp, FMV VO Flyg&Rymd 35 810:2039/2006, 2006-06-02.

MEDEVAC.<sup>34</sup> FMV angav bland annat att man bedömde att inga ytterligare HKP 10 skulle kunna modifieras till den 1 januari 2008. FMV vidhöll i underlaget den tidigare rekommendationen att modifiera HKP 10-systemet så att samtliga helikopterindivider skulle erhålla ett seriellt utförande. Vidare rekommenderade FMV att möjlighet till fast rope och rappellering skulle tillföras HKP 10-systemet. FMVs fördjupade underlag baserades bland annat på information från Heli-One, se ovan.

Den 30 november 2006 lämnade Försvarmakten en offertförfrågan till FMV avseende modifiering av tre HKP 10 för att kunna utföra MEDEVAC-uppdrag inom NBG operationsområde.<sup>35</sup> Offertförfrågan avsåg bland annat motmedelssystem, Flight Management System (planeringssystem), utbildning av piloter och tekniker.

Den 13 december 2006 offererade FMV inom ramen för en omförhandling NBG-anpassning av tre HKP 10 till Försvarmakten.<sup>36</sup> Omförhandlingen berodde på att Försvarmaktens behov inte var helt klarlagda vid beställningen gentemot industrin. Vidare var en del av Försvarmaktens tillkommande behov, på grund av tidsnöd, inte formellt beställda av från Försvarmakten till FMV. Omförhandlingen omhändertog bland annat förändringar avseende varnar- och motmedelssystem, FMS, materiel och verifiering av kulspruteinstallation, kabinlayout inklusive installation av en extra L-stat bårplats, verifiering, skrov, flygunderhåll, utbildning samt dokumentation.

Den 20 december 2006 svarade Försvarmakten på FMVs hemställan om stöd från helikopterflottiljen för projektet HKP 10B- NBG 08.<sup>37</sup>

Den 11 januari 2007 omförhandlades Försvarmaktens beställning till FMV baserat på ett antal tilläggsbeställningar.<sup>38</sup> FMV offert den 13 december 2006 låg till grund för omförhandlingen. De tillkommande behoven, och därav följande kraven, hanterades som tilläggsbeställningar mot industrin då dessa behov successivt klarnade. Omförhandling mot Försvarmakten skedde inte syn-

---

<sup>34</sup> Fördjupat underlag HKP 10 till NBG 08 – FMV svar, FMV OpVL Stab 23 321:33747/06, 2006-06-12.

<sup>35</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 391, FM HKV 23 321:78695, 2006-11-30.

<sup>36</sup> 391:0301 NBG Anpassning HKP 10, FMV OpVL Stab 23 321:57165 – KB684914, 2006-12-13.

<sup>37</sup> Hkpflj stöd till FMV för projekt HKP 10B- NBG08, FM HKV 35 810:60661, 2006-12-20.

<sup>38</sup> Omförhandling av beställning för verksamhet inom MS 391, FM HKV 23 321:60744, 2007-01-11.

kroniserat med dessa tillägg, utan sammanfördes i denna omförhandling.

Den 20 mars 2007 meddelade Heli-One formellt för första gången att leveransen av den första modifierade HKP 10 var försenad.<sup>39</sup> Skälet uppgavs att vara ”oförutsedda tekniska utmaningar”. Nytt leveransdatum angavs att vara den 1 augusti 2007.

Den 22 mars 2007 genomförde FMV och Försvarsmakten besök vid Heli-One där Försvarsmakten framförde sin syn på vikten av modifiering av HKP 10 enligt avtalad leveranstidplan med anledning av åtaganden inom NBG 08.<sup>40</sup>

Den 3 maj 2007 genomfördes det första styrgruppsmötet HKP 10B NBG.<sup>41</sup> Projektläget avrapporterades löpande vid dessa styrgruppsmöten. Protokoll fördes inte vid dessa möten efter överenskommelse mellan Försvarsmakten och FMV.

Den 16 maj 2007 genomfördes ett styrgruppsmöte för HKP 10.<sup>42</sup>

Den 30 maj 2007 anmälde Heli-One ytterligare försening för leverans av den första helikoptern.<sup>43</sup> Leverans av den första helikoptern angavs till den 21 september 2007. Heli-One angav vidare att det inte fanns någon indikation på förseningar i leveranser för helikopterindivid två respektive tre.

Den 7 juni 2007 tillskrev FMV Heli-One med anledning av deras förseningsanmälan.<sup>44</sup>

Den 11 juni 2007 anmälde FMV leveransförsening av HKP 10 för NBG 08 till Försvarsmakten.<sup>45</sup> FMV angav att den första helikoptern skulle försenas tolv veckor och skulle levereras den 21 september 2007 till FMV. FMV angav att man bedömde Heli-Ones tidplan som realistisk. FMV angav vidare att den första helikoptern skulle levereras utan fullt certifierad utrustning. FMV angav vidare att leveranser av den andra och tredje helikoptern inte bedömdes påverkas.

---

<sup>39</sup> Nordic Battle Group – helicopter modification program, Heli-One, 2007-03-20.

<sup>40</sup> FMV – Heli-One, VIP meeting Minutes of Meeting, 2007-04-20.

<sup>41</sup> Kallelse Styrgruppsmöte HKP 4 och HKP 10 NBG, FMV, 2007-05-03.

<sup>42</sup> FMV bildunderlag 2007-05-16.

<sup>43</sup> Nordic Battle Group – helicopter modification program, Heli-One 2007-05-30.

<sup>44</sup> HKP 10 – NBG08 FMV response on Heli-Ones announcement of delayed delivery (ref contract LB690169, FMV VO Flyg&Rymd 35 810:27747/2007, 2007-06-07.

<sup>45</sup> HKP 10 – NBG08 Anmälan om leveransförsening av, FMV VO Flyg&Rymd 35 810:27748, 2007-06-11.

Den 20 augusti 2007 sände Försvarmakten svar till Försvarsdepartementet avseende helikopterkapacitet för NBG.<sup>46</sup> Av svaret framgick materiella leveransföreningar som påverkade möjligheterna till kapacitetsuppbyggnad.

Den 10-13 september 2007 genomförde FMV en projektrevision vid Heli-One.<sup>47</sup> Projektrevisionen genomfördes i syfte att säkerställa att orsaker till förseningarna tagits om hand samt att uppdatera projektlägesbilden vilket även omfattande Heli-Ones underleverantörer. Brister uppfattades bland annat avseende projektstyrning och systemsäkerhetsarbete. Baserat på detta uppdaterades projektplanerna. FMV kom även att ställa krav på att Heli-One säkerställde tillräcklig och kontinuerlig projektuppföljning och rapportering till FMV. FMV anvisade även externt stöd för systemsäkerhetsarbete till Heli-One.

Den 21 november 2007 överlämnade Regeringskansliet en anmodan till Försvarmakten avseende en redovisning av förutsättningar och kostnader för att sjukvårdsutrustade helikoptrar ska ingå i det svenska militära bidraget till ISAF.<sup>48, 49</sup>

Den 30 november 2007 genomfördes styrgruppsmöte för HKP 4 och HKP 10 NBG08.

Den 9 januari 2008 lämnade Försvarmakten svar till Regeringskansliet på anmodan avseende MEDEVAC-helikoptrar till ISAF.<sup>50</sup>

Den 22 januari 2008 förordade Försvarmakten val av alternativ utgående från tidigare svar på anmodan.<sup>51</sup> Försvarmakten förordade det alternativ som skulle innebära att en begränsad men kontinuerlig insats inom ramen för ISAF skulle kunna påbörjas sent våren 2009.

Den 25 januari 2008 genomfördes styrgruppsmöte för HKP 4 och HKP 10 NBG08. Därefter genomfördes styrgruppsmöte den 1 februari 2008, den 8 februari 2008, den 15 februari 2008, den 22 februari 2008 samt den 29 februari 2008.

---

<sup>46</sup> Försvarmaktens svar på Försvarsdepartementets anmodan rörande redovisning av begränsad helikopterkapacitet inom NBG, FM HKV 01 800:72728, 2007-08-20.

<sup>47</sup> HKP10-NBG08 Projektrevision Stavanger 070910-13.

<sup>48</sup> ISAF = International Security Assistance Force.

<sup>49</sup> Anmodan, Fö2007/2670/MIL, 2007-11-21.

<sup>50</sup> Försvarmaktens svar på Regeringskansliets anmodan avseende MEDEVAC-helikoptrar till ISAF, FM HKV 01 800:60734, 2008-01-09.

<sup>51</sup> Försvarmaktens svar på Regeringskansliets anmodan avseende MEDEVAC-helikoptrar till ISAF – Försvarmaktens förordande av alternativ, FM HKV 01 800:61370, 2008-01-22.

Den 7 mars 2008 informerade FMV Försvarsmakten att FMV inte skulle kunna leverera HKP 10B inom en tid som medgav att Försvarsmakten skulle kunna använda helikoptrarna i NBG08.<sup>52</sup>

Den 27 mars 2008 redovisade FMV, mot bakgrund av FMV tidigare besked att HKP 10B inte kunde levereras i tid för att ingå i NBG 08, möjligheterna att vidmakthålla HKP 4 samt att modifiera ytterligare HKP 10 inför NBG11 för Försvarsmakten.<sup>53</sup> Sammanfattningsvis angav FMV att det var möjligt att vidmakthålla HKP 4, men att FMV avrådde från det. Vidare angavs att upphandling av ytterligare modifiering av HKP 10 kunde ske, men att operativa helikoptrar inte skulle kunna levereras inför NBG 11. Slutligen rekommenderade FMV Försvarsmakten inför ett beslut om modifiering av ytterligare HKP 10 att tillsammans med FMV överväga om HKP 14 och HKP 15 införandetakt och funktionstillväxt skulle kunna tillgodose motsvarande behov. FMVs rekommendation föranleddes av slutsatsen att ytterligare operativa HKP 10 inte skulle kunna levereras inför NBG11 och att därför Försvarsmakten kunde överväga om HKP 14 eller HKP 15 kunde nyttjas för att öka den operativa förmågan i denna tidsperiod.

Den 27 mars 2008 lämnade Försvarsmakten svar på Regeringskansliets kompletterande anmodan avseende helikopterenhet till ISAF.<sup>54</sup>

Den 1 april 2008 inkom FMV till Försvarsmakten med en bedömning att första leverans kunde ske av HKP 10B under slutet av september 2008.<sup>55</sup> Bakgrunden var den uppdaterade tidplan som Heli-One hade sänt till FMV. FMVs analys innebar att FMV bedömde Heli-Ones tidplan som för snäv och utan marginal för störningar, undervärdering avseende tidsåtgång för systemsäkerhetsarbete och provning samt att tunga och resurskrävande aktiviteter var inplanerade i semesterperioden.

I april 2008 tillsatte FMV en ytterligare resurs för att agera operativ projektledare gentemot leverantören för NBG08 projektet. FMV hade löpande sett över, och justerat, resurser och bemanning för genomförandet av projektet. Syftet med den operativa projektledaren var att förstärka FMVs projektteam och

<sup>52</sup> HKP10-NBG08.Rapport beträffande leveransförsening, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:6327/2008, 2008-03-07.

<sup>53</sup> HKP 4 och HKP 10. Status inför fortsatt verksamhet, FMV AK Flyg&Rymd 35 804:6331, 2008-03-27.

<sup>54</sup> Försvarsmaktens svar på Regeringskansliets kompletterande anmodan avseende helikopterenhet till ISAF, FM HKV 01 800:65607, 2008-03-27.

<sup>55</sup> HKP10-NBG08. Uppdaterad tidplan, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:17765/2008, 2008-04-01.



att förstärka styrningen av leverantören Heli-One eftersom det inte fanns någon stadga i planering eller leveranser från leverantören. En översyn initierades vilken resulterade i att FMV angav för Heli-One att man inte hade förtroende för deras projektstyrning. Detta stadfästes vid möte den 23 till 25 april 2008.<sup>56</sup> Översynen som genomfördes var till innehåll och omfattning i stort så som den projektrevision som genomfördes i september 2007. Ett resultat av översynen var att FMV bröt ner det återstående arbetet i delar och identifierade tydliga leveranser på respektive delar för att kunna säkerställa leveranser från leverantören.

Den 21 april 2008 lämnade Försvarsdepartementet en anvisning till Försvarsmakten avseende planering och förberedelser för att under första halvåret 2009 kunna bidra med en helikopterenshet till den internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan (ISAF).<sup>57</sup>

Den 9 maj 2008 genomfördes ett styrgruppsmöte HKP 10B NBG.<sup>58</sup> Vid detta styrgruppsmöte bedömdes ett antal aktiviteter som fortsatt hög risk. Vid styrgruppsmötet visade Försvarsmakten sin syn på hur vidareutvecklingen av HKP 10-parken skulle bedrivas och vilka tänkta beslut om modifieringar som Försvarsmakten planerade.

Den 23 maj 2008 genomfördes ett styrgruppsmöte HKP 10B NBG. Vid mötet genomlystes bland annat risker samt modifiering av ytterligare två HKP 10 omnämndes.<sup>59</sup>

Den 27 maj 2008 genomfördes ett samordningsmöte mellan Försvarsmakten och FMV inför det kvarvarande arbetet inför överlämning av HKP 10B i NBG08-konfiguration till Försvarsmakten.<sup>60</sup> Detta skulle åstadkommas genom att dittillsvarande kravställning skulle revideras så att krav som inte behövde uppfyllas vid tidig leverans skulle kunna utgå/senareläggas. Försvarsmakten och FMV tog tillsammans fram en gemensam inriktning för operativa krav inför ISAF. Bland annat delades verksamhet in avseende anmärkningar som måste vara stängda före leverans till Försvarsmakten, anmärkningar som måste vara stängda före insats, anmärkningar som måste åtgärdas på sikt, behov som måste vara tillgodosedda före insats samt behov som måste tillgodoses på sikt. Som ett behov att lösas på sikt angavs lösning av sittplatser för

<sup>56</sup> Commercial issues and technical status, Heli-One, 2008-05-07.

<sup>57</sup> Anvisning, Fö2007/2670/MIL, 2008-04-21.

<sup>58</sup> FMV bildunderlag 2008-05-09.

<sup>59</sup> FMV bildunderlag 2008-05-23.

<sup>60</sup> HKP10-NBG08 "Samordning av slutspurten", FMV 35 810:28175/2008, 2008-05-27.

passagerare och eventuell trupp, så kallad "genevac". Vid mötet orienterade FMV bland annat om att det projektet fortsatt innehöll hög risk, samt gick igenom de riskreducerande åtgärder som vidtogs. Vidare omnämndes bland annat att en fungerande grunddataförsörjning behövde etableras, samt att en ny underhållsberedning för en ISAF-insats behövde genomföras. Vid mötet framförde FMV ett behov av att genomföra ett möte där design/konfiguration för att möjliggöra så tidig leverans som möjligt skulle fastställas. Försvarmakten redovisade kostnads- och tidplan för utveckling av HKP 10A nationell SAR/FRÄD mot HKP 10B för internationella insatser i allmänhet, och helikopterförband till ISAF i synnerhet. I ett första beslut avsåg Försvarmakten modifiera ytterligare två HKP 10A avseende avionik- och NVG-anpassning i likhet med HKP 10B. I ett andra beslut avsåg Försvarmakten modifiera fyra HKP 10A avseende avionik- och NVG-anpassning, men med bibehållen förmåga till nationell SAR/FRÄD. I ett tredje beslut avsåg Försvarmakten återuppbygga den tionde HKP 10A i flygbart skick. I ett fjärde beslut avsåg Försvarmakten att om behov uppstod besluta om modifiering av ytterligare HKP 10 till HKP 10B för internationella operationer. FMV fick här en insikt att Försvarmakten avsåg att beställa ytterligare modifieringar av HKP 10B för att möjliggöra ISAF-insats, samt flygsäkerhetshöjande modifieringar och modifieringar föranledda av ICAO. Vid denna tidpunkt var det klarlagt att dessa modifieringar skulle komma att kräva en ytterligare modifierings-, verkstadsperiod, dock inte vilken omfattning modifieringarna skulle innebära. En slutsats av denna insikt var att FMV eftersträvade att samordna den kommande nödvändiga restriktionsavvecklingen med tillkommande modifieringar eftersom man annars riskerade flera verkstadsperioder och därmed ytterligare negativ påverkan på Försvarmaktens tillgänglighet av HKP 10. Försvarmakten hade uttryckt att tillgängligheten till helikoptrarna var avgörande för att möjliggöra förberedelser inför insats. Denna slutsats kom att präglade FMVs fortsatta hantering av modifiering av HKP 10B.

Den 28 maj 2008 svarade Försvarmakten på FMVs hemställan om Försvarmaktens medverkan vid utprovning av HKP 10B.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Svar på hemställan om FM medverkan vid utprovning av HKP 10B, FM HKV 35 810:60566, 2008-05-28.

Den 4 juni 2008 lämnade Försvarsmakten en offertförfrågan till FMV avseende flygsäkerhetshöjande åtgärder för HKP 10A.<sup>62</sup> Försvarsmaktens offertförfrågan avsåg flygsäkerhetshöjande åtgärder avseende avionik och NVG-anpassning av två stycken HKP 10A. Avsikten var att två stycken HKP 10A skulle modifieras till en konfiguration som var likvärdig med HKP 10B, men där uppdragsutrustning inte ingick av tids- och kostnadsskäl. Denna konfiguration benämndes senare HKP 10D och var avsedd att användas för besättningsutbildning och träning i Sverige inför insats med de tre HKP 10B. Försvarsmakten angav att helikoptrarna skulle levereras senast under september 2009. Av handelsreglerna framgick att de två helikoptrarna efter modifiering skulle ha sådan status att de skulle vara förberedda för att utvecklas mot HKP 10B utan fördyrande kompletteringar för att kunna utrustas med blodgolv, partikelseparator, IR-suppressor, ballistiskt skydd, varnar- och motmedelssystem och kulspruta enligt tidigare design för dessa utrustningstillägg.

Den 4 juni 2008 fastställde FMV en upphandlingsstrategi avseende upphandling av komplettering av reservdelar med lång leveranstid till HKP 10-NBG 08.<sup>63</sup> FMV fastställde upphandlingsstrategin utgående från Försvarsmaktens offertförfrågan. För att kunna innehålla tidsramen för leverans av två stycken HKP 10D under kvartal 2 2009 var en skyndsam beställning av materiel och produkter med lång leveranstid nödvändig. Upphandlingsstrategin möjliggjorde att offertinfordran för materiel och produkter med lång leveranstid kunde ske.

Den 13 juni 2008 genomfördes ett styrgruppsmöte HKP 10B NBG.<sup>64</sup> Vid mötet genomlystes bland annat risker samt modifiering av ytterligare två HKP 10. Ett antal tillkommande modifieringar utöver modifiering till NBG08 hade identifierats med anledning av förberedelser för en ISAF-insats.

Den 16 juni 2008 svarade Försvarsmakten Försvarsdepartementet på anvisningen avseende insats med HKP 10B i ISAF.<sup>65</sup> Försvarsmakten angav i sitt svar på anvisningen att den tidpunkt för insats som Försvarsdepartementet hade anvisat inte skulle kunna innehållas, utan senareläggas cirka tre månader, på grund av

<sup>62</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 391, FM HKV 23 321:70949, 2008-06-04.

<sup>63</sup> Upphandlingsstrategi HKP10-NBG08 Additional Spare Parts, 286247-A1763986, 2008-06-04.

<sup>64</sup> FMV bildunderlag 2008-06-13.

<sup>65</sup> Försvarsmaktens svar på anvisning avseende insats med HKP 10B i ISAF, FM HKV 01 800:71472, 2008-06-16.

de försenade leveranserna av HKP 10B. Försvarsmakten angav som orsak den materielrelaterade kvarvarande osäkerheten huruvida HKP 10B skulle komma att levereras och driftsättas i Försvarsmakten enligt gällande tidplan.

Den 19 juni 2008 fastställde FMV en upphandlingsstrategi avseende modifiering av två stycken HKP 10 till HKP 10D för användning för utbildning inför internationella insatser (ISAF) med början 2010.<sup>66</sup> Upphandlingen skulle genomföras som en riktad upphandling. FMV bedömde i samband med detta att det inte var möjligt att beställa modifieringen från en annan leverantör eftersom Heli-One hade äganderätt till de designlösningar som framtagits och att Heli-One därför var den enda möjliga leverantören för att erhålla samma konfiguration på utbildningsplattformarna (två stycken HKP 10D) som de helikoptrar som skulle användas på mission utomlands (tre stycken HKP 10B). Vidare skulle helikoptrarna in på så kallad G-check vid Heli-One inom ramen för det befintliga underhållsavtalet. Det bedömdes som tidsmässigt oskäligt att inte genomföra modifieringen i samband med G-check om Sveriges internationella åtagande skulle kunna klaras. FMV var vid denna tidpunkt medveten om de förseningar som uppstått i leveranserna från Heli-One på den kontrakterade modifieringen av tre stycken HKP 10A till HKP 10B. FMV bedömde att den modifiering som upphandlades av ytterligare två helikoptrar i stort sett var lika som den tidigare upphandlade modifieringen, förutom avsaknaden av uppdragsutrustning. Således innebar den nya modifieringen inte annat än marginellt designarbete och huvuddelen av arbetet bestod i produktion av modifieringen. Genom att ytterligare designarbete inte skulle genomföras introducerades därför inte ytterligare risk i det totala modifieringsprogrammet, utan den tillkommande modifieringen var i stort endast produktionsrelaterad. Detta gjorde att FMV sammantaget bedömde risken för fortsatta förseningar baserat på en tillkommande order som ringa, trots de dåliga erfarenheter man haft av Heli-One vid denna tidpunkt.

Den 24 juni 2008 genomförde FMV ett möte med Försvarsmakten för att kunna frysa konfigurationen inför överlämning av HKP 10B till Försvarsmakten.<sup>67</sup> Detta möte syftade till att

<sup>66</sup> Upphandlingsstrategi HKP 10-NBG08 Additional Helicopter modification, 286247-A1764761, 2008-06-19.

<sup>67</sup> HKP 10B NBG Status 20080624 Inför design freeze 25-27:e juni, FMV bildunderlag, 2008-06-24.

förbereda det möte som skulle avhållas den 25 juni med Heli-One, så att Försvarmaktens intressen skulle kunna tillvaratas på bästa sätt. En frysning av konfigurationen var nödvändig för att möjliggöra leveranser och därmed start av verksamhet med HKP 10B i Försvarmakten.

Den 13 augusti 2008 redovisade FMV för Försvarmakten statusen inför leverans och avstämde vilka flygsäkerhetsbegränsande faktorer som leveransläget innebar och vilka flygprofiler som kunde genomföras utan restriktioner.<sup>68</sup> Utkomsten av redovisningen var att Försvarmakten accepterade den föreslagna konfigurationen för leverans.

Den 29 augusti 2008 genomfördes ett styrgruppsmöte HKP 10B NBG.<sup>69</sup> Vid styrgruppsmötet redovisades överenskommelsen från den 13 augusti 2008 om leveranser med restriktioner. Eftersom Försvarmaktens tidskrav för leverans från början var starkt uttalat parat med de dittillsvarande förseningarna och vetskapen om att en senare ytterligare modifiering avseende ISAF-krav skulle bli nödvändig, hade FMV den grundläggande strategin att så långt möjligt endast genomföra restriktionsavveckling av oundgängligen nödvändiga restriktioner. Denna strategi bejakades av Försvarmakten, även om Försvarmakten ansåg att detta innebar ett stort ingrepp i den beställda modifieringen.

Vid den här tidpunkten arbetade FMV bland annat med att förbereda systemöverlämning (SÖL) till Försvarmakten av HKP 10B. Dessa förberedelser var omfattande och kom att bli utdragna i tiden eftersom delar av dessa förberedelser inte kunde genomföras förrän helikoptrarna levererats från Heli-One till FMV. Vid styrgruppsmötet beslutades att tidsplanen för beslut om användning (BOA) och SÖL skulle övervägas till nästa styrgruppsmöte, eftersom dittillsvarande arbete tidsmässigt varit fokuserat på leverans utgående från tidskrav för NBG08. Dessa tidskrav hade kommit att innebära att planeringen vid denna tidpunkt skedde från vecka till vecka och att all verksamhet ständigt skulle planeras att vara färdig ”så snart som möjligt”. Det innebar att ingen egentlig planering och prioritering skedde utgående från en fastställd och genomförbar planering. Orsaken till detta var att leverantören inte förmådde att leverera systemsäkerhetsdokumentation i utlovad tid, utan flyttade fram leveranstidpunkten

---

<sup>68</sup> HKP 10B NBG Status Inför ev leverans, FMV bildunderlag, 2008-08-13.

<sup>69</sup> FMV bildunderlag 2008-08-29.

en vecka i taget. FMV och Försvarmakten identifierade därför att man behövde bryta detta arbetssätt och gå tillbaka till en mer ordnad och styrd verksamhetsplanering. FMVs sätt att hantera denna otillfredsställande situation var bland annat att tillföra personal med systemsäkerhetskompetens till projektet vid FMV för att kunna övervaka, styra och hjälpa leverantören mer effektivt, då leverantören inte själv kunde detta. För att tillvarata FMVs kommersiella situation bistod FMV personal Heli-One avseende systemsäkerhetsarbete, men Heli-One självt var tvungen att hantera och fatta nödvändiga beslut.

Den 29 augusti 2008 anmälde FMV till Försvarmakten att förseningar från leverantören medförde att FMV inte kunde överlämna HKP10B till FM under september 2008.<sup>70</sup> Efter leverantörens förslag på åtgärd, Försvarmaktens avdömning på eventuell restriktionsbild samt översyn av överlämningsprocessen (SÖL) till Försvarmakten avsåg FMV att inkomma med nya datum för överlämning. Syftet med anmälan var att summera och formalisera det arbete och de överenskommelser som hittills hade gjorts mellan FMV och Försvarmakten.

Den 12 september 2008 genomfördes ett styrgruppsmöte HKP 10B NBG. FMV angav att beroendet av Heli-One gav fortsatt stora osäkerheter i planeringen av slutförandet.<sup>71</sup>

Den 19 september 2008 genomfördes materieldialog för HKP 10.<sup>72</sup> Bland annat fördes dialog avseende kravställning utgående från ICAO-krav, SHK-rekommendationer samt krav för att möjliggöra insats med HKP 10 i ISAF. Vid denna tidpunkt fanns inte kravdokument och således inte tillräckligt underlag för att bedöma realismen i det ekonomiska underlaget. Således kunde inte FMV lämna ekonomiskt underlag till Försvarmakten avseende ytterligare modifiering av HKP 10 (utöver NBG08-modifiering) till Försvarmaktens produktionsplan.

Den 26 september 2008 genomfördes ett styrgruppsmöte HKP 10B NBG. FMV angav att beroendet av Heli-One gav fortsatt stora osäkerheter i planeringen av slutförandet I syfte att minimera de negativa konsekvenserna av leveransförseningar valde FMV att låta två HKP 10B flygas till Sverige före godkännande av FLYGI.<sup>73</sup>

<sup>70</sup> HKP 10B – anmälan om leveransförsening, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:40563/2008, 2008-08-29.

<sup>71</sup> FMV bildunderlag 2008-09-12.

<sup>72</sup> Protokoll för materielproduktionsdialoger år 2008 för MS 391, FM HKV 23 250:70652/2008 underbilaga 4.1.

<sup>73</sup> FMV bildunderlag 2008-09-26.

FMV genomförde en särskild bedömning av fördelar, nackdelar och risker med att genomföra en "tidig" överflygning av HKP 10B innan detta rekommenderades till Försvarmakten. Utgående från att tidsfaktorn var det mest avgörande kravet från Försvarmakten bedömdes den totala förseningen för Försvarmakten efter en framtida modifiering till ISAF-status minimeras vid "tidig" överflygning av HKP 10B i NBG08-status. En "tidig" överflygning skulle innebära att mervärdeskapande verksamhet skulle kunna genomföras. Nackdelar och risker med detta förfaringsätt var att Heli-One skulle kunna anse att FMV accepterade leveransen, trots alla brister, och att det kommersiella trycket skulle reduceras samt att införande av ändringar skulle kunna försvåras. Eftersom man tidigare konstaterat att ytterligare modifiering krävdes för ISAF-insats bedömdes den sistnämnda risken kunna hanteras.

Den 22 oktober 2008 översände Heli-One Certificate of Conformity till FMV för HKP 10B individnummer 403<sup>74</sup> respektive HKP 10B individnummer 406<sup>75</sup>.

Den 26 oktober 2008 genomfördes ett styrgruppsmöte HKP 10B NBG. FMV rekommenderade Försvarmakten vid mötet att anskaffning av HKP 10B- (HKP 10D) inte skulle genomföras i syfte att begränsa mängden varianter av HKP 10.<sup>76</sup>

Vid mötet redovisade FMV att det inkommit en anmärkning<sup>77</sup> avseende sprickbildning i IR-suppressorer. Det var den första indikationen på att detta skulle kunna komma att bli ett problem. Detta problem hade uppdagats i samband med den första överflygningen till Sverige. Vid denna tidpunkt var problemets art, omfattning samt utmaningar att åtgärda inte kända. Att detta problem uppdagades vid denna tidpunkt var följderna av strategin att tidigt flyga över HKP 10. Om det inte hade skett, hade dessa problem identifierats vid en senare tidpunkt.

I samband med mötet orienterade FMV Försvarmakten om innehållet i offerten för modifiering av två stycken HKP 10A till HKP 10D (HKP 10B-). Bland annat angavs att modifiering av den första helikopterindividen skulle ske med start februari 2009 och leverans till FMV i september 2009, samt med start i april 2009 och leverans till FMV i oktober 2009 för den andra helikopterindividen.

---

<sup>74</sup> Certificate of Conformity, Heli-One HKP 10-403, 2008-10-22.

<sup>75</sup> Certificate of Conformity, Heli-One HKP 10-406, 2008-10-22.

<sup>76</sup> FMV bildunderlag 2008-10-26.

<sup>77</sup> Anmärkningen inrapporterades dels som MR (MaterielReklamation, dels som DirA (DirektAnmälan).

Vidare redovisades den kostnadsbild som leverantören offererat. FMV rekommenderade Försvarmakten att undersöka möjligheten att genomföra ISAF-insatsen baserat på tre HKP 10B. FMV rekommenderade Försvarmakten att inte genomföra modifieringen av två HKP 10A till HKP 10D (HKP 10B-). FMVs rekommendation baserades på att framtida tillgänglighet för helikoptersystemet skulle komma att begränsas av flera varianter av HKP 10A, med få individer i respektive variant (konfiguration). Vidare bedömde FMV att det skulle vara gynnsamt för Försvarmakten att direkt gå mot den slutliga status (konfiguration) för HKP 10 som Försvarmakten önskade då man skulle anskaffa modifieringar. Vid denna tidpunkt var den förväntade statusen en kombination av HKP 10B och HKP 10C. FMV efterfrågade Försvarmaktens inriktning huruvida fortsatt arbete med förberedelser för modifiering av två stycken HKP 10A till HKP 10D skulle fullföljas.

Det fortsatta arbetet med HKP 10B inriktades på att planera och genomföra systemöverlämning av HKP 10B till Försvarmakten och att utreda och åtgärda anmärkningen mot IR-suppressorerna. Den fortsatta utprovningen inriktades för att utprova installation av kulspruta, vibrationsmätning för kulspruta och facklor samt utprovning av varnar- och motmedelssystemet.

Den 12 november 2008 sände Försvarmakten en inriktning för HKP 10-parken till FMV avseende underhållsberedning.<sup>78</sup> Utgångspunkten för underhållsberedning av HKP 10 skulle vara att fyra (alternativt fem) HKP 10A skulle modifieras till HKP 10C snarast. Med denna inriktning bedömde Försvarmakten att utleverans av dessa helikoptrar skulle kunna ske med start under 2012. Det årliga planerade flygtidsuttaget per HKP 10A respektive HKP 10C skulle vara 400 flygtimmar. För de tre HKP 10B angav Försvarmakten att cirka 1000 flygtimmar per år skulle produceras med dessa, varav cirka 400 till 600 flygtimmar skulle produceras under insats (ISAF). HKP 10D (HKP 10B light) skulle ha ett brett användningsområde i Sverige liknande HKP 10A samt för utbildning till HKP 10B. För de två HKP 10B var den årliga flygtidsmässiga målsättningen per helikopter 400 flygtimmar.

Den 18 november 2008 angav FMV till Försvarmakten att man bedömde att HKP 10B skulle kunna systemöverlämnas under

---

<sup>78</sup> Inriktning av HKP 10 systemet med avseende på UH-beredning, FMV 38 810:45652/2009, 2008-11-12.



kvartal 1 2009 med efterföljande individöverlämning, med restriktionsbild, när återstående tekniska problem var hanterade.<sup>79</sup> FMV angav vidare att man bedömde att HKP 10B inte skulle kunna vara restriktionsavvecklad gentemot NBG08-krav förrän tidigast kvartal 4 2009. FMV angav även att det fanns en hög risk att omdesign av IR-suppressorerna skulle bli nödvändig, och att detta riskerade att försena datumet ytterligare. FMV angav slutligen att, baserat på den kravbild inför ISAF som man vid den tidpunkten hade tagit del av, man bedömde att en överlämning av HKP 10B modifierade med ISAF-krav inte skulle kunna ske före 2011 avseende detta tilläggs paket.

I samband med att FMV redovisade bedömning av leveranser av HKP 10B till Försvarmakten tydliggjorde FMV att man fått information från Försvarmakten om att HKP 10B behövde genomgå ytterligare modifieringar utgående från ICAO-krav samt flygsäkerhetshöjande åtgärder. Omfattningen av dessa modifieringar var inte klarlagd. FMV bedömde att en upphandling av dessa kompletterande modifieringar kunde påbörjas först 2009 och att avtal skulle kunna tecknas under andra halvåret 2009. Vidare bedömde FMV att en leverantör sannolikt inte skulle ha en produktionsplats förrän en bit in i 2010. Sammantaget bedömde FMV det som tveksamt om man skulle kunna offerera detta med en överlämning till Försvarmakten innan 2011. FMV angav att uppskattningen dessutom byggde på att hela det paket av modifieringar som Försvarmakten övervägde vid denna tidpunkt, såsom till exempel markkollisionsvarningssystem samt risker med långa ledtider för IFF och taktiska radioapparater inte inkluderades i denna sammantagna bedömning.

Den 25 november 2008 angav Försvarmakten till FMV att samtliga behov av modifieringar av HKP 10 inte omhändertagits i materielproduktionsprocessen, det vill säga att dessa inte inarbetats i samband med produktionsdialogen i Försvarmaktens produktionsplan den 19 september 2008.<sup>80</sup> Försvarmakten orienterade FMV att detta skulle hanteras genom särskilda offertförfrågningar under kvartal 1 2009.

Den 27 november 2008 genomfördes den första delen av systemöverlämningsmöte med Försvarmakten.<sup>81</sup>

---

<sup>79</sup> HKP 10B Bedömningar., FMV AK Flyg&Rymd 35 810:46063/2008, 2008-11-18.

<sup>80</sup> Särskilda Offertförfrågningar MS391 – 2009, FM HKV 35 800:77333, 2008-11-25.

<sup>81</sup> FMV Flyg&Rymd 35 810:47974/2008, 2008-11-27.

Den 27 november 2008 fastställde FMV en uppdragsplan för genomförande av flygsäkerhetskörande åtgärder för HKP 10A.<sup>82</sup> Uppdragsplanen avsåg modifiering av två stycken HKP 10A till ett HKP 10B-likanden utförande (HKP 10D). Uppdragsplanen innehöll bland annat en riskanalys. Kravbildningen i Försvarens offertförfrågan och därmed i uppdragsplanen för modifieringen av två HKP 10A till HKP 10D utgick från den PTTEM för HKP 10B NBG08 som Försvarens fastställt 2005. Mot bakgrund av detta gjorde FMV en särskild värdering av den risk det innebar att Försvarens eventuellt skulle komma att tillföra nya krav givet inriktningen att HKP 10B nu var avsedd att användas i ISAF. FMVs åtgärd blev att bevaka detta särskilt uppdragsmässigt via offertarbetet med Försvarens så att omfattning och innehåll med efterföljande konsekvenser av förändrade/nya krav blev tydligt identifierade och kommunicerade med Försvarens. För HKP 10B fanns vid denna tidpunkt inte full funktionalitet, mognad och driftserfarenhet. Det identifierades som en risk att i detta läge beställa modifiering av två stycken HKP 10A till HKP 10D eftersom dessa modifieringar riskerade att få samma problem som man vid denna tidpunkt hade på HKP 10B. Åtgärden som FMV vidtog var att säkerställa att de resurser som fanns tillgängliga för modifiering av tre stycken HKP 10A till HKP 10B inte skulle splittras, utan finnas tillgängliga även för upphandlingen av modifieringen av två HKP 10A till HKP 10D.

Den 3 december 2008 föredrog FMV offert för Försvarens avseende modifiering av två stycken HKP 10A till HKP 10D för Försvarens.<sup>83</sup> I samband med föredragningen gick de risker som var förknippade med genomförandet igenom, och hur dessa risker kunde bemötas.

Den 4 december 2008 gav FMV förslag till övervägande inför Försvarens beslut avseende HKP10B till ISAF.<sup>84</sup> FMV angav att man bedömde att systemöverlämning av HKP 10B (ej leverans av helikopterindivid) skulle kunna ske kvartal 1 2009. FMV angav att det återstod en risk avseende IR-suppressorer och att om modifieringar skulle vara nödvändiga bedömdes dessa inte vara införda förrän 2010. FMV angav att, efter att ha tagit del av den pågående analysen av krav föranledda av ICAO-krav och SHKs

<sup>82</sup> MS/IU 391; Uppdragsplan för genomförande av TAO/TIO 763784, Flygsäkerhetskörande åtgärder HKP 10A, FMV 35 810:18787/2008, 2008-11-27.

<sup>83</sup> Bakgrund till Risklistan i offert, FMV 35 810:58249/2008, 2008-12-03.

<sup>84</sup> FMV förslag till övervägande ang. HKP 10, FMV 35 810:58488/2008, 2008-12-04.

rekommendationer, att FMV bedömde att leverans av de tillkommande modifieringarna och utrustningarna inte skulle kunna ske förrän 2011 avhängigt hur den slutgiltiga kravställningen skulle utformas. FMV angav vidare att eftersom kravbilderna för ISAF inte var helt kända för FMV så fanns det en risk att dessa krav skulle kunna komma att leda till modifieringar som sträckte sig långt fram i tiden. FMV föreslog att Försvarmakten skulle avvakta att fatta beslut om modifiering av två HKP 10A till HKP 10B- (HKP 10D) till dess analysen var klar över vilka krav som skulle behöva tillföras HKP 10B inför ISAF, samt vad detta skulle innebära för en möjlig insats i ISAF både avseende tid och eventuella krav som inte avsågs att uppfyllas. FMV angav att man under denna tid skulle kunna få fram mer beslutsunderlag avseende den modifiering av HKP 10A till HKP 10C som framgick av Försvarmaktens produktionsplan för fler förmågor än MEDEVAC. Att avvakta detta underlag skulle ge Försvarmakten möjlighet att fatta beslut om en långsiktig strategi för HKP 10-parken. Nackdelen som FMV angav med detta förfaringssätt i syfte att skapa tid för analys var att HKP 10D skulle komma att levereras senare.

Grunden för FMVs förslag var kunskapen om att kravställning för att kunna fullgöra ISAF-insats inte var färdigställd, vilket med säkerhet skulle leda till kommande behov av beslut om ytterligare modifieringar och/eller förändringar i det som avsågs beställas. Att splittra en helikopterpark på ett flertal konfigurationer med olika status och där varje konfiguration innehåller ett litet antal helikoptrar leder till att tillgänglighet och uthållighet påverkas i driftsfasen. Med så få helikoptrar som två (HKP 10D), tre (HKP 10B) respektive fyra (HKP 10A alternativt HKP 10C) i respektive konfiguration stod det klart att detta skulle innebära inskränkningar i den framtida tillgängligheten och uthålligheten. Det förslag som FMV gav till Försvarmakten var detsamma som den rekommendation FMV gav den 26 oktober 2008.

Den 8 december 2008 fattade FMV ett tilldelningsbeslut avseende modifiering av två stycken HKP 10A till HKP 10D.<sup>85</sup>

I tilldelningsbeslutet angav FMV skälen för beslutet och angav att designlösningar var framtagna och ägda av Heli-One samt att Försvarmaktens tidskrav gjorde att modifiering av så kallad G-check vore tidsmässigt lämpligt att göra vid samma tillfälle. FMV

---

<sup>85</sup> Tilldelningsbeslut HKP10-NBG08 Additional Helicopter modification, Ärende 286247, 2008-12-08.

förtecknade i sitt tilldelningsbeslut att man upplyst Försvarmakten om långsiktigt säkrare alternativ med HKP 10C med mer förmågor, samt att man kommunicerat de risker som fanns med modifieringen av två stycken HKP 10A till HKP 10D med Försvarmakten i offerten. FMV bedömde riskerna inom ramen för avtalet som generellt sett låga mot bakgrund av att det som upphandlades var en upprepning av tidigare genomfört arbete på HKP 10B.

Den 8 december 2008 beställde FMV modifiering av två stycken HKP 10A till HKP 10D av Heli-One.<sup>86</sup> Den första helikopterindividen skulle levereras till FMV den 30 oktober 2009 och den andra helikopterindividen skulle levereras till FMV den 13 november 2009. Beställningen till leverantören gjordes efter att Försvarmakten hade lämnat muntlig bekräftelse på att Försvarmakten avsåg att beställa verksamheten och att FMV uppfyllde speciella villkor knutet till resurskonflikter.<sup>87</sup>

Den 9 december 2008 beställde Försvarmakten flygsäkerhetshöjande åtgärder på två stycken HKP 10A från FMV.<sup>88</sup> Detta var Försvarmaktens beställning till FMV att modifiera två stycken HKP 10A till HKP 10D. Av beställningen framgick att FMV skulle lösa resursproblem så att risken för negativ påverkan på övrig helikopterproduktion skulle utgå.

Den 19 januari 2009, inför föredragning av Försvarmakten för Försvarsministern den 21 januari 2009, bedömde FMV att leveranser av HKP 10B skulle ske kvartal 2 2009.<sup>89</sup> Bedömningen avsåg den kontrakterade konfigurationen enligt kravbild för NBG08, undantaget IRSS. Skälet var att FMVs strategi var att leverera helikoptern i ett utförande utan IRSS, så att lösningen av det tekniska problemet inte skulle förhindra, alternativt senarelägga, leveranser. FMV angav att man inte kunde bedöma realiserbarhet och leveranser för kravbild gentemot ISAF samt SHK-rekommendationer och krav utgående från ICAO. FMV angav att man bedömde att restriktioner inom uppdraget bedömdes upphöra sent 2009/tidigt 2010. FMV angav särskilt att bedömning av leverans av HKP 10B (för NBG) i beställt utförande respektive HKP 10B (för ISAF) var två olika bedömningar som var väsentliga

---

<sup>86</sup> HKP 10 – NBG08 Additional Helicopter modification, FMV 286247 – LB785009, 2008-12-08.

<sup>87</sup> Teckna avtal med H1, FMV 2008-12-08.

<sup>88</sup> Försvarmaktens beställning FM HKV 23 321:900505, 2008-12-09.

<sup>89</sup> Svar på uppdrag 277-08.doc, FMV Flyg&Rymd 35 810:2807/2009, 2009-01-19.

att hålla isär. Skälet att FMV valde att understryka detta var att det vid denna tidpunkt var ett flertal aktörer som var inblandade i diskussion och underlagsframtagande för kravställning för HKP 10B för ISAF, leveransbedömningar av pågående modifiering (HKP 10B för NBG08), beställningar, redovisningar med mera.

Efter denna bedömning/plan har FMV inte haft behov av att göra en förnyad bedömning/plan eftersom bedömningen i allt väsentligt har innehållits. Denna bedömning redovisade Försvarsmakten i PM 277/08 i samband med föredragningen för Försvarsministern.

Den 22 januari 2009 översände Heli-One Certificate of Conformity till FMV för HKP 10B individnummer 408.<sup>90</sup>

Den 5 mars 2009 lämnade Försvarsmakten en begäran om omförhandling till FMV avseende flygsäkerhetshöjande åtgärder för HKP 10A vilket hade beställts den 9 december 2008.<sup>91</sup> Beställningen den 9 december 2008 och denna beställning avsåg ytterligare modifiering av två stycken HKP 10D. Omförhandlingen avsåg att omhänderta kompletterande behov som till exempel transponder mode S, fallskydd i kabin, linsax, solskydd i cockpit, IR-anpassning av sökstrålkastare.

Den 5 mars 2009 lämnade Försvarsmakten en offertförfrågan till FMV avseende så kallad ICAO-modifiering av HKP 10A och HKP 10B.<sup>92</sup> ICAO-modifieringen syftade till att omhänderta förändrade regelverk för att säkerställa luftvärdighet och flygsäkerhet som till exempel igenkänningssystem (IFF)<sup>93</sup>, SSR<sup>94</sup>-transponder samt flygsäkerhetshöjande åtgärder.

Omförhandlingen respektive offertförfrågan ovan avsåg i grunden samma åtgärder för hela HKP 10-parken. Den omförhandling som benämndes ”Flygsäkerhetshöjande åtgärder HKP 10A” avsåg egentligen åtgärder för de två HKP 10D som hade beställts. Offertförfrågan som benämndes ”ICAO-modifiering” avsåg de fyra HKP 10A samt de tre HKP 10B.

Den 5 mars 2009 lämnade Försvarsmakten en offertförfrågan till FMV avseende anpassning av HKP 10 för insats i ISAF.<sup>95</sup>

---

<sup>90</sup> Certificate of Conformity, Heli-One HKP 10-408, 2009-01-22.

<sup>91</sup> Begäran om omförhandling avseende verksamhet inom MS391, FM HKV 23 321:53381, 2009-03-05.

<sup>92</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 391, FM HKV 23 321:53382, 2009-03-05.

<sup>93</sup> IFF = Identify Friend or Foe.

<sup>94</sup> SSR = Secondary Surveillance Radar.

<sup>95</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 391, FM HKV 23 321:53383, 2009-03-05.

Offertförfrågan avsåg modifieringar av HKP 10A, HKP 10B samt HKP 10D (HKP 10BL).

Eftersom de två offertförfrågningarna och begäran om omförhandling enligt ovan var sammanlänkade både till verksamhet och berörde samma helikopterindivider valde FMV att förtydliga och koordinera hanteringen gentemot Försvarmakten och mot industrin varvid en sammanhållen beställning mot industrin föreslogs att genomföras. I detta skede bedömde FMV det som oklart om det skulle vara möjligt att upphandla och leverera allt det som Försvarmakten efterfrågade enligt aktuella tidsförhållanden.

Den 18 mars 2009 genomfördes den andra delen av systemöverlämningsmöte med Försvarmakten.<sup>96</sup>

Den 26 mars 2009 genomfördes det första så kallade IPT<sup>97</sup>-mötet mellan Försvarmakten och FMV avseende verksamhet förknippad med HKP 10.<sup>98</sup> IPT tillskapades mellan Försvarmakten och FMV för att så effektivt som möjligt nå fram till en kravbild för behov av tekniska modifieringar inför en ISAF-insats. För FMV var det viktigt eftersom det bedömdes minska risken att det senare skulle inkomma förändrade eller tillkommande krav från Försvarmakten. Förändrad kravbild skulle påverka modifieringsperioden negativt, vilket skulle påverka möjligheten för FMV att avtala och leverera till Försvarmakten negativt. Detta var erfarenheter som hade identifierats i samband med modifieringen av HKP 10A till NBG08-utförande. Det var nödvändigt att erhålla en fastställd kravbild innan det att offertinfordran sändes ut till industrin.

Den 1 april 2009 angav Försvarmakten att vissa önskade åtgärder fallit bort i expeditionshanteringen ur Försvarmaktens offertförfrågan den 5 mars 2009 avseende anpassning ISAF.<sup>99</sup> Försvarmakten angav att det behov av ytterligare åtgärder som fanns skulle behandlas i IPT HKP 10 mellan Försvarmakten och FMV. Denna IPT-grupp skulle redovisa resultatet för Försvarmakten senast i slutet av maj 2009, varefter det skulle vara stopp för ytterligare åtgärder (tillkommande krav). Förslaget på åtgärder skulle utformas som en skillnadsbeskrivning mellan vad

---

<sup>96</sup> FMV skrivelse FMV Flyg&Rymd 35 810:13581/2009, 2009-03-18.

<sup>97</sup> IPT = Integrated Projekt Team.

<sup>98</sup> Protokoll IPT Möte nr 1, FMV 35 810:16880/2009, 2009-04-03.

<sup>99</sup> Ang hantering av ev. delta mellan Offertförfrågan Anpassning ISAF och svar på dito., FMV AK Flyg&Rymd 35 810:16514/2009, 2009-04-01/FMV AK Flyg&Rymd 35 810:53589/2009, 2009-11-25.

Försvarmakten lämnat som offertförfrågan och det verkliga behovet. De tillkommande kraven skulle därefter hanteras genom ett tillägg/komplettering till den tidigare offertförfrågan.

Den 19 april 2009 och den 2 juni 2009 genomfördes individöverlämningsmöten med Försvarmakten.<sup>100</sup>

Den 12 maj 2009 fattade Försvarmakten ett beslut avseende fortsatt hantering av HKP 10. Av beslutet framgick att Försvarmaktens långsiktiga mål var en ensad HKP 10B-park som bestod av fem stycken HKP 10B (de två HKP 10D skulle uppgraderas till HKP 10B).<sup>101</sup>

Den 14 maj 2009 fattade Försvarmakten beslut om användning (BOA) för CV/FDR samt tillhörande analysutrustning (GSE) i HKP 10.<sup>102</sup>

Den 14 maj 2009 genomfördes det tredje och avslutande systemöverlämningsmötet med Försvarmakten. Vid mötet överenskomms att individöverlämning skulle ske den 19 maj 2009.<sup>103</sup>

Den 14 maj 2009 lämnade Försvarmakten en uppdragsinriktning avseende flygsäkerhetshöjande åtgärder för HKP 10A till FMV.<sup>104</sup> Försvarmakten angav att FMV fick samordna de tre uppdrag som givits avseende flygsäkerhetshöjande åtgärder för HKP 10A, ICAO-modifiering samt anpassning ISAF, vilka Försvarmakten beslutade den 5 mars 2009. Försvarmakten angav att uppgiftsinriktningen skulle inarbetas i grunduppdraget senast under det 4 kvartalet 2009 alternativt att åtgärder som genomförs inom ramen för denna uppdragsinriktning återförs till uppdragen ICAO-modifiering och/eller anpassning ISAF när dessa beställts av Försvarmakten.

Den 18 maj accepterade FMV leverans av de tre modifierade HKP 10B från Heli-One med ett antal kvarstående anmärkningar.<sup>105</sup>

Den 3 juni 2009 överlämnades system HKP10B och helikopter-individerna till Försvarmakten, med restriktioner.<sup>106</sup>

---

<sup>100</sup> FMV Flyg&Rymd 35 810: 24604/2009, 2009-06-03.

<sup>101</sup> Beslut avseende anmält behov av omedelbara åtgärder för fortsatt drift av HKP 10, FM HKV 35 810:56427, 2009-05-12.

<sup>102</sup> Beslut om användning (BOA) för GSE CV/FDR HKP 10, FM HKV 35 810:56408, 2009-05-14.

<sup>103</sup> FMV Flyg&Rymd 35 810:22884/2009, 2009-05-14.

<sup>104</sup> Uppdragsinriktning av verksamhet inom MS, FM HKV 23 321:58092, 2009-05-14.

<sup>105</sup> Certificate of Fulfilment SN 2264/2284/2288, FMV AHSE-57399 Certificate of Fulfilment, 2009-05-18.

<sup>106</sup> FMV Flyg&Rymd 35 810:24146/2009, 2009-06-06.

Den 6 juni 2009 överlämnade FMV tre stycken HKP 10B (individnummer 403, 406 och 408) till Försvarmakten. Helikoptrarna överlämnades med ett antal restriktioner som skulle avvecklas.<sup>107</sup> Leveransen till Försvarmakten skedde så som FMV angivit i sin bedömning den 19 januari 2009 till Försvarmakten inför föredragning av Försvarmakten den 21 januari 2009 för Förvarsministern.

Den 12 juni 2009 genomfördes möte mellan Försvarmakten och FMV avseende justering av ISAF/ICAO uppdragen.<sup>108</sup> Av den bifogade kravsammanställningen framgick oförändrade respektive tillkommande krav.

Den 15 juni 2009 sände FMV ut anbudsinfordran avseende kompletterande modifieringar av HKP 10 för ISAF och NBG.<sup>109</sup>

Den 25 juni 2009 översände Försvarmakten en uppdragsinriktning till FMV. I denna uppdragsinriktning, vilken avsåg ICAO-modifiering och anpassning ISAF, refererades nedbrutna krav som framgick av FMV protokoll den 17 juni 2009.<sup>110</sup> Försvarmakten angav i uppdragsinriktningen att utöver kraven från den 5 mars 2009 tillfördes krav avseende förbättrat skydd för syrgasflaskor, målning av HKP i IR-dämpande färg samt förbättrad NV-anpassning. Slutligen angavs att FMV må offerera de två offertförfrågningarna från den 5 mars 2009 avseende ICAO-modifiering och anpassning ISAF med en sammanhållen offert. Den kravmatris som refererades angav, utöver krav för ovanstående två offertförfrågningar, även krav som avsåg utformning utgående från den begäran om omförhandling av flygsäkerhetshöjande åtgärder HKP 10A (vilken avsåg modifiering av två stycken HKP 10A till HKP 10D) från den 5 mars 2009.

Den 30 juni 2009 sände FMV ut anbudsinfordran avseende igenkänningssystem (IFF) för HKP 10.<sup>111</sup>

Den 30 juni 2009 sände FMV ut anbudsinfordran för ISAF-modifiering av HKP 10.<sup>112</sup> Anbud skulle vara inlämnade senast den 18 september 2009.

---

<sup>107</sup> Överlämning av HKP 10B, individ nr 403, 406 och 408, FMV Flyg&Rymd 35 810:24146/2009, 2009-06-06.

<sup>108</sup> HKP 10 – ISAF/ICAO Uppdragsjustering FMV-FM, FMV 35 810:29276/2009, 2009-06-17.

<sup>109</sup> ISAF and NBG additional modifications, FMV 352756 – AI795748, 2009-06-15.

<sup>110</sup> Uppdragsinriktning av verksamhet inom MS 391, FM HKV 23 321:60616, 2009-06-25.

<sup>111</sup> IFF for HKP 10, FMV anbudsinfordran 353205 – AI797382, 2009-06-30.

<sup>112</sup> ISAF modifications for HKP 10, FMV 352756 – AI795748, 2009-06-30.



Den 3 september 2009 överlämnade FMV en beskrivning till Försvarsmakten av risker förknippade med ISAF/ICAO-modifiering för HKP 10 med anledning av de mycket snäva tidsförhållandena.<sup>113</sup>

Den 10 september 2009 fattade Försvarsmakten beslut avseende uppdragsprofiler för HKP 10.<sup>114</sup> FMV hade tidigare muntligen efterfrågat uppdragsprofiler, eftersom dessa, utöver TTEM, är en av de nödvändiga förutsättningarna för att förstå och omsätta Försvarsmaktens kravställning till upphandling av materiel. I skrivelsen angav Försvarsmakten att något komplett TTEM inte skulle vara färdigt i tid för upphandlingen (ISAF/ICAO). Av Försvarsmaktens skrivelse framgick vidare att Försvarsmakten den 23 juni 2009 sändt en särskild offertförfrågan till FMV, vilken innehållit en kravmatris (sannolikt avsågs uppdragsinriktningen den 25 juni 2009, eftersom FMV inte har funnit någon särskild offertförfrågan avseende detta som inkommit den 23 juni 2009).

Den 28 september 2009 fastställde Försvarsmakten målsättning för helikopterenhet HKP 10B för insats i ISAF.<sup>115</sup> Både uppdragsprofiler och målsättning för helikopterenhet HKP 10B inkom till FMV efter det att kravbilden gemensamt tagits fram och att anbudsinfordran sänts ut till industrin. Detta innebar att FMV bedömde det som omöjligt att ta uppdragsprofilerna i beaktande, om inte en ny offertinfordran skulle genomföras. Dessutom bedömde FMV att Försvarsmakten hade kvalitetssäkrat kravbilden i och med att de var djupt involverad i kravframställningen.

Den 29 september 2009 meddelade Försvarsmakten FMV att ingen fristående transponder skulle anskaffas till HKP 10 för att ersätta nuvarande transponder.<sup>116</sup> Istället skulle kommande IFF med integrerad transponder avvaktas.

Den 5 oktober 2009 genomförde FMV en offertgenomgång för Försvarsmakten avseende modifiering av HKP 10 för användning i ISAF.<sup>117</sup> FMV redovisade för vilka modifieringar det fanns tillräckligt underlag för att bedöma att de skulle kunna införas till den 1 april 2011. FMV redovisade även vilka modifieringar som

---

<sup>113</sup> FMV uppdrag ISAF/ICAO, modifiering av HKP 10, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:38033/2009, 2009-09-03.

<sup>114</sup> Uppdragsprofiler HKP 10, FM HKV 35 810:62680, 2009-09-10.

<sup>115</sup> Målsättning för helikopterenhet HKP 10B för insats i ISAF, FM HKV 01 630:64281, 2009-09-28.

<sup>116</sup> ICAO Transponder Mode S, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:53559/2009, 2009-09-29.

<sup>117</sup> Genomgång offert ISAF/ICAO HKP 10, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:43804/2009, 2009-10-05.

FMV bedömde inte kunde färdigställas till den 1 april 2011. Vidare redovisade FMV bedömda risker förknippade med projektet. FMV bedömde bland annat att följande risker skulle kunna ha tidsmässiga konsekvenser: övningar för brown-out, negativa konsekvenser för andra pågående upphandlingar av HKP 10, HKP 14 och HKP 15, resurssituationen vid FMV samt att Försvarmakten skulle komma att tillföra eller förändra krav senare.

Den 9 oktober 2009 redovisade FMV framtida möjligheter för HKP 10-systemet för Försvarsdepartementet.<sup>118</sup> FMV angav bland annat att det fanns goda förutsättningar att ur ett tekniskt perspektiv utöka den operativa förmågan inom HKP 10 systemet, genom ett modifieringsprogram av kvarvarande ej modifierade HKP 10A. FMV angav att detta alternativ bedömdes få stora konsekvenser på Försvarmaktens förmåga att lösa sina uppgifter. FMV angav vidare att HKP 10 systemet bestod av ett fåtal individer och att ett modifieringsprogram skulle innebära att dessa skulle försvinna från Försvarmaktens förbandsproduktion.

Den 14 oktober 2009 upprättade FMV en uppdragsplan för genomförande av ISAF och ICAO åtgärder för HKP 10A, B och D. Uppdragsplanen innehöll bland annat en riskanalys.<sup>119</sup>

Den 15 oktober 2009 offererade FMV anpassning av HKP 10 för ISAF-insats till Försvarmakten.<sup>120</sup> Offerten omfattade modifiering av tre stycken HKP 10B, två stycken HKP 10D samt fyra stycken HKP 10A. Den första modifierade HKP 10B skulle levereras den 30 oktober 2010. Ytterligare två HKP 10B skulle levereras den 30 januari 2011. De två HKP 10D och de fyra HKP 10A skulle levereras den 27 januari 2012. FMV bedömde att ett antal av de krav som Försvarmakten hade efterfrågat inte var möjliga att åta sig och att upphandla vid denna tidpunkt. I syfte att inte ytterligare försena modifieringen valde FMV att upphandla det som var möjligt att upphandla, så att ett kontrakt kunde nås, och det reella arbetet påbörjas. FMV fortsatte därefter att bereda lösningar på de ytterligare tekniska krav som Försvarmakten ställde.

Det var huvudsakligen fyra krav (installation av linsax, IFF, fastsättning av kabinpersonal samt FPS) som lyftes ur beställningen då

---

<sup>118</sup> Redovisning av möjligheter för Helikopter 10 systemet, FMV AK Flyg&Rymd/HKP 35 900:44829/2009, 2009-10-09.

<sup>119</sup> MS/IU 391; Uppdragsplan för genomförande av TAO/TIO 800142, ISAF och ICAO åtgärder för HKP 10A, B och D, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:38356/2009, 2009-10-14.

<sup>120</sup> 391:0701 anpassning ISAF, FMV AK Flyg&Rymd 23 321:44304/2009, 2009-10-15.

det inte fanns förutsättningar att upphandla tekniska lösningar för dessa krav vid denna tidpunkt.

Installation av linsax inkluderades inte i beställningen eftersom den svenska konfigurationen av Super Puma (HKP 10) inte opereras av någon annan kund. Avsikten är att införa linsax baserad på servicebulletin från Eurocopter. Eurocopter bedömdes ha svaga incitament att färdigställa denna på kort tid, varför den lyftes ur modifieringsbeställningen till Heli-One.

IFF inkluderades inte i beställningen då kravbilden inte var av sådan art att det var möjligt att göra en beställning. FMV noterade vid denna tidpunkt att kravbilden eventuellt även behövde harmoniseras med Försvarens PTTEM för SWIFF. FMV bedömde att IFF (oberoende av kravställning) inte kunde levereras innan en planerad ISAF-insats är avslutad, vilket även meddelades i offerten till Försvarensmakten.

Avseende fastsättning av kabinpersonal skiljde det svenska kravet på viktsgodkännande från andra kunders kravställning. I dag finns två fästen i taket avsedda för en person vardera. Tidigare har dessa varit begränsade till en personvikt om 77 kilo, men genom en operationell order i Försvarensmakten finns inte längre någon viktbeholdning. På uppdrag av Försvarensmakten beställde FMV i februari 2009 modifierings-kits för fastsättning av kabinpersonal i form av fastrope-installation för EC225. Detta ger möjlighet till fastsättning av 4\*150 kilo. FMV beställning angav att modifieringsmateriel skulle levereras till Saab Aerotech för inleverans till FM LOG. FMV har eftersökt den modifieringsmateriel som leverantören anger att man levererat, men den levererade materiel har inte kunnat återfinnas i Försvarensmakten (FM LOG). Den 3 november 2009 fick FMV information att Försvarensmakten (FM LOG) funnit levererad materiel för att skapa tre modifierings-kits för fastsättning av kabinpersonal. För närvarande undersöker FMV dels hur snabbt de återstående kiten kan vara tillgängliga, dels vilket det lämpligaste sättet att införa kiten är.

Avseende FPS uppfattade FMV att kravställningen inte var tydlig. Leverantören har haft tekniska problem med överföringen av data från markstationen till helikoptern, vilket har inneburit att FMV inte kunnat leverera FPS till Försvarensmakten. De två FPSer som finns har under hösten 2009 använts vid Försvarensmakten GEO-SE och en FPS har nyttjats vid Heli-One för verifiering av den tekniska lösningen. FMV kommer att leverera två FPS till Försvarensmakten inklusive lap-tops. FMV bereder för närvarande

möjligheten att anskaffa ytterligare programvarulicenser (Euronav 5 för elektroniska kartor respektive CMA-9000 för inladdning av Jeppesenkartor) för att möjliggöra inladdning av elektroniska kartor i HKP 10 via en laptop. Enskilda programvarumoduler kan då anskaffas.

Den 19 oktober 2009 beställde Försvarmakten anpassning av HKP 10 från FMV.<sup>121</sup> Den modifiering för ISAF som Försvarmakten beställde innebar avslutningen av det samlade beredningsarbetet i Försvarmakten av de krav och de modifieringar som slutligen skulle genomföras inför kommande ISAF-insats. I syfte att minska den samlade risken i modifieringen och att tidsmässigt kunna få relevanta leveranser hade den tidigare kravställningen minskats. FMV hade, med start den 27 maj 2008, konstaterat att ytterligare modifieringar skulle komma att beställas av Försvarmakten. Detta gjorde att den beställning av ISAF-modifiering som Försvarmakten lade, även innehöll restriktionsavveckling som vid denna tidpunkt inte hade genomförts i avvaktan på denna beställning. Restriktionsavveckling och justering av tidigare dålig teknisk lösning som kvarstod var bland annat att möjliggöra infästning av fyra bårar enligt NATO STANAG 2040 samt designförbättring för förenklad dataöverföring av kartdata. Exempel på ny kravställning i ISAF-modifieringen var solskydd, ändrad fysiskt utformning av ”decision height knob” och ”search light knob”, ändrad kabinlayout i sjukvårdskonfiguration, målning i annan färg, trupptransportsäten samt viss NV-anpassning av kabinen. I beställningen återfinns ett antal modifieringar som kan hänföras både till icke uppfyllda krav respektive ny kravställning.

Den 19 oktober 2009 beställde FMV modifiering av HKP 10 för användning i ISAF från Heli-One.<sup>122,123</sup> Avtalet omfattade modifiering av tre stycken HKP 10B och två stycken HKP 10D för ISAF samt modifiering av fyra stycken HKP 10A för ökad förmåga och flygsäkerhet. Leverans av de tre stycken modifierade HKP 10B ska ske den 31 augusti 2010, den 23 november 2010 samt den 21 december 2010. Leverans av de två stycken modifierade HKP 10D ska ske den 19 juli 2011 respektive den 12 augusti 2011. Leverans av de fyra stycken modifierade HKP 10A ska ske i perioden 15 mars 2011 till den 31 maj 2011.

---

<sup>121</sup> Beställning av verksamhet inom MS 391, FM HKV 23 321:65129, 2009-10-19.

<sup>122</sup> ISAF modifications for HKP 10, FMV 352756 – LB800853, 2009-09-30.

<sup>123</sup> ISAF modification for HKP10. Misprint of contract date, FMV 362756-LB800853, 2009-11-04.

Den 2 november 2009 översände Heli-One "Declaration of Compliance" för HKP 10D till FMV.<sup>124</sup>

Den 9 november 2009 offererade Heli-One modifiering för linsax för HKP 10 till FMV.<sup>125</sup>

Den 13 november gav Förvarsministern Förvarsmakten och FMV i uppgift att undersöka möjligheterna till att tidigarelägga startpunkten för MEDEVAC-kapacitet i ISAF. Detta formaliserades den 25 november 2009 i en anmodan till Förvarsmakten.

Mot bakgrund av viljan att tidigarelägga starttidpunkten för MEDEVAC-kapacitet genomförde FMV en förhandling med Heli-One i syfte att söka få leveranser av modifierade HKP 10 tidigare än som avtalats. FMV efterfrågade en offert av Heli-One.

Den 14 november 2009 meddelade FMV Heli-One att det mest väsentliga att uppnå var avsevärt tidigarelagda leveransdatum för helikoptrarna.<sup>126</sup>

Den 15 november 2009 inkom Heli-One med en offert till FMV.<sup>127</sup> Offerten avsåg en reviderad leveransplan för ISAF-modifiering av HKP 10B. Omförhandlingen innebar i stora drag att leverans av första HKP 10B sker vid samma tidpunkt som tidigare avtalats. De två efterföljande helikoptrarna kommer att levereras cirka tre månader tidigare än som tidigare avtalats. Leveranserna av HKP 10B till Förvarsmakten har varit avtalade till den 28 oktober 2010, den 27 januari 2011 samt den 27 januari 2011. FMV bedömer att nya datum för leveranser kommer att vara den 28 oktober 2010, den 28 oktober 2010 samt den 5 november 2010. Avtalet berörde inte HKP 10A respektive HKP 10D.

Syftet med omförhandlingen gentemot Heli-One var primärt att minska de samlade projektrisken i genomförandet. Detta skedde bland annat genom att extra personal tillfördes tidigt i projektet vid Heli-One från andra verksamheter i andra länder, särskild testutrustning anskaffades, samt att extra hangarutrymmen för att möjliggöra produktionen förhyrs.

FMV gjorde bedömningen att risken att Heli-One inte kan leverera enligt den nya tidplanen för respektive helikopterindivid ökar något, men att risken att helikoptrarna sammantaget ska vara försenade jämfört med ursprunglig tidplan minskar. Sammantaget

---

<sup>124</sup> Declaration of Compliance, Heli-One AHSE-56242, 2009-11-02.

<sup>125</sup> Commercial proposal OPP-4887 Wire Strike Protection, Heli-One, 2009-11-09.

<sup>126</sup> Need urgent FMV input on Projectplan, FMV 35 810:54915/2009, 2009-11-14.

<sup>127</sup> Commercial Proposal OPP-4511R1, Heli-One, 2009-11-15 (FMV regnr 352756-LB803180, 2009-12-01).

bedömer FMV att det är en riskminimerande åtgärd att acceptera den föreslagna tidplanen. FMV har utfört en riskvärdering och denna redovisades i uppdragsplanen den 11 december 2009, se nedan.

Den 16 november 2009 genomfördes möte mellan Försvarsmakten och FMV avseende möjligheten att tidigarelägga startpunkten för MEDEVAC-kapacitet i ISAF. FMV redovisade resultatet av omförhandlingen med Heli-One. Försvarsmakten angav att FMV skulle gå vidare med det framförhandlade resultatet.

Den 18 november 2009 meddelade FMV sin avsikt avseende omförhandling av kontrakt med Heli-One inom uppdrag ISAF till Försvarsmakten.<sup>128</sup> FMV sände denna skrivelse till Försvarsmakten i syfte att så snart möjligt kunna avtala om en förändrad tidplan med Heli-One. FMV angav att man förutsatte att Försvarsmakten skulle acceptera förfarandet att FMV tecknade avtal med Heli-One utan att en formell omförhandling av ISAF-uppdraget genomförts.

Den 19 november 2009 fastställde FMV en upphandlingsstrategi för kontraktstillägg rörande ISAF-modifiering av HKP 10.<sup>129</sup> Upphandlingsstrategin avsåg omförhandling för förkortade leveranstider och acceptans av ekonomisk påverkan.

Den 19 november 2009 genomförde FMV och Heli-One möte avseende Heli-Ones offert rörande ISAF-modifieringen.<sup>130</sup>

Den 19 november 2009 fattade FMV ett tilldelningsbeslut avseende nya leveranstider och acceptans av ekonomisk påverkan.<sup>131</sup> Kontraktstillägget avsåg modifieringar föranledda av ICAO-krav för fyra stycken HKP 10A och tre HKP 10B. Vidare avsåg kontraktstillägget modifieringar föranledda av ISAF-krav för fyra stycken HKP 10A, tre stycken HKP 10B samt två stycken HKP 10D.

Den 20 november 2009 genomförde FMV och Försvarsmakten ett möte i syfte att beskriva nuläget och klarlägga vägen framåt avseende FPS (Flight Planning System).

Den 23 november 2009 angav Försvarsmakten till FMV att man medgav att FMV omförhandlade det aktuella avtalet med Heli-

---

<sup>128</sup> HKP 10, omförhandling av kontrakt med Heli-One inom Uppdrag ISAF, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:51989/2009, 2009-11-18.

<sup>129</sup> Upphandlingsstrategi Amendment 2. ISAF modifications for HKP 10, FMV 352756-LB803180, 2009-11-19.

<sup>130</sup> Meeting FMV & Heli-One, regarding new proposal within ISAF contract (322756-LB800853), FMV 35 810:52807/2009, 2009-11-20.

<sup>131</sup> Tilldelningsbeslut, FMV 352756-LB803180, 2009-11-19.

One, med en fördyring om ett maximalt belopp.<sup>132</sup> Denna skrivelse innebar att Försvarmakten accepterade FMVs förslag om att den formella omförhandlingen av ISAF-uppdraget inte skulle inväntas. FMV noterade detta, men konstaterade att detta inte var frågan om en fördyring. Det FMV upphandlade var en minskad total projektrisk, vilken åtagandemässigt uttrycks som tidigarelagd leverans av de två sista helikoptrarna. Det FMV avtalar är att Heli-One ska avsätta mer resurser för genomförandet av den tidigare beställda modifieringen.

Den 23 november 2009 fastställde FMV evalueringrapport för HKP 10D helikopterindivid 407.<sup>133</sup> Rekommendationen var att FMV, efter stängning av anmärkningar, skulle acceptera leverans av HKP 10D.

Den 25 november 2009 sände Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) en anmodan till Försvarmakten avseende hur förmågan till insatser med helikoptrar kan stärkas.<sup>134</sup> Bland annat anmodades Försvarmakten att, i samråd med Försvarets materielverk, redovisa hur en förstärkning av förmågan till insatser med helikoptrar kan ske för nu pågående och planerade insatser. Vid redovisningen skulle beaktas att bidrag med en helikopterenhet till den internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan ska verkställas så snart som möjligt, samt att helikopterenheter ska planeras utgöra en del av idag planerade insatser. Försvarmakten ska senast den 16 december 2009 skriftligt redovisa sitt svar till Regeringskansliet (Försvarsdepartementet).

Den 26 november 2009 genomfördes möte mellan Försvarmakten och FMV avseende IFF till HKP 10.<sup>135</sup> Försvarmakten angav att start för integration av IFF i HKP 10 föreslås att skjutas framåt i tiden mot bakgrund av att framtida strategier för helikopterparken är föremål för övervägande. Försvarmakten angav att prioritet att införa IFF i HKP 10 var låg vid denna tidpunkt. Vidare angavs att tidigaste tidpunkt som integration av IFF i HKP 10 kan påbörjas är i kvartal 2 2013, det vill säga efter planerad mission i Afghanistan. Vid mötet konstaterades att kravbild från Försvarmakten avseende förmågekrav, användning, produktgenskaper och integration av IFF i HKP 10 saknas.

---

<sup>132</sup> HKP 10 omförhandling av kontrakt med Heli-One inom uppdrag ISAF – Svar, FM HKV 35 810:67521, 2009-11-23.

<sup>133</sup> HKP 10D. Design and customer acceptance ground and flight tests with 10.407, FMV T&E 35 810:52349/09, 2009-11-23.

<sup>134</sup> Anmodan, Fö2009/2334/MIL, 2009-11-25.

<sup>135</sup> IFF till HKP 10, FMV AK Flyg & Rymd 35 810:53946/09, 2009-11-26.

Den 27 november tecknade FMV avtal med Heli-One om tidigarelagda leveranser av HKP 10B efter ISAF-modifiering.<sup>136</sup> Avtalet innebar att helikopterindivider två och tre skulle levereras tidigare i förhållande till de datum som ursprungligen avtalats.

Den 1 respektive 2 december 2009 informerade FMV Försvarsmakten att det framförhandlade avtalet med Heli-One innebar att inleveranser av HKP 10B till Heli-One ska ske den 4 januari 2010, den 26 april 2010 samt den 25 maj 2010.<sup>137,138</sup> Vidare informerade FMV Försvarsmakten att leveranser till Försvarsmakten kommer att ske den 28 oktober 2010, den 28 oktober 2010 samt den 5 november 2010.

Den 11 december 2009 fastställde FMV en uppdaterad utgåva av uppdragsplan för genomförande av ISAF och ICAO-åtgärder för HKP 10A, HKP 10B och HKP 10D.<sup>139</sup> Uppdragsplanen innehöll bland annat riskinventering med sammanställning hur riskerna avsågs att hanteras/bemötas.

Den 11 december 2009 överlämnade FMV en redovisning av kvarvarande aktiviteter inom uppdrag rörande HKP 10B (NBG08) till Försvarsmakten.<sup>140</sup> I redovisningen angav de tre berörda funktioner som kvarstod och som krävde en deklARATION till FLYGI. För två av de tre funktionerna var all nödvändig provning utförd och det som kvarstod var dokumentationsarbete. FMV sammanfattade restriktionsbilden, pågående restriktionsavveckling och sammanfattade de restriktioner som kommer att kvarstå efter genomförandet av restriktionsavveckling under det första kvartalet 2010. FMV angav vilka funktioner och sjukvårdskonfigurationer som kommer att deklarerats. FMV sammanfattade de funktioner som inte ingår i NBG08. FMV angav vidare pågående arbete och förutsedda tidsförhållanden för anskaffning av utbytesenheter och reservdelar. Slutligen angav FMV en kommersiell bedömning på en specificerad frågeställning från Försvarsmakten.

Den 15 december 2009 sände FMV in en deklARATION avseende större ändring –införande av HKP 10D, till FLYGI (Försvars-

---

<sup>136</sup> Amendment 2. ISAF modifications for HKP 10, FMV 35756-LB803180, 2009-11-27.

<sup>137</sup> SV:Brådskanke resultat slutförhandling H1 ang. ny leveransplan, FMV35 810:54673/2009, 2009-12-01.

<sup>138</sup> Nya tider från H1, FMV 35 810:54920/2009, 2009-12-02.

<sup>139</sup> Uppdragsplan för genomförande av TAO/TIO 800142, ISAF och ICAO åtgärder för HKP 10A, B och D, FMV 35 810:38356/2009, 2009-12-11.

<sup>140</sup> HKP10 –FMV redovisning av HKP 10B (NBG08) kvarvarande aktiviteter, FMV AK Flyg&Rymd HKP 35 810:57011/2009, 2009-12-11.



makten).<sup>141</sup> Av deklarationen framgick bland annat beskrivning av ändringen, krav på HKP 10D, kravuppfyllnad, konfigurationsledning och systemidentifiering, avsteg och kompenserande faktorer, avveckling av restriktioner, systemsäkerhetsgodkännande, förutsättningar för deklarationen samt själva deklarationen av HKP 10D.

Den 17 december 2009 offererade FMV en omförhandling av uppdraget anpassning ISAF till Försvarsmakten.<sup>142</sup> Omförhandlingen avsåg det arbete som genomförts för att korta ner leveranstiderna för modifieringen av HKP 10B för ISAF-insats. Vidare offererade FMV fem stycken linsaxar (övre linsax) avsedda för HKP 10B och HKP 10D.

FMV har den 23 mars 2009 redovisat historiskt flygtidsuttag för HKP 10 till Militärhelikopterutredningen till och med 2008.<sup>143</sup> Under 2009 flögs totalt drygt 2100 flygtimmar med HKP 10 (Försvarsmakten 2022h, FMV 105h). Försvarsmakten flög cirka 1770 flygtimmar med HKP 10A. Totalt flögs cirka 340 flygtimmar med HKP 10B (Försvarsmakten 257h, FMV 78h). FMV flög 26 flygtimmar med HKP 10D.

## 4 Anskaffning av HKP 14

### 4.1 Tiden före MoU för NSHP (före den 13 augusti 1999)

Försvarsmakten bör vara den myndighet som utvecklar och redogör för beskrivning av tiden före bildandet av NSHP. Som stöd till läsaren av denna PM ges i detta avsnitt några kortfattade noteringar som bakgrundsbeskrivning.

Den 28 maj 1998 fastställde Försvarsmakten en långsiktig idéplan för Försvarsmaktens helikoptersystem.<sup>144</sup>

Den 4 juni 1998 fattade Försvarsmakten beslut att ändra inriktningen för den framtida utformningen av den för Försvarsmakten gemensamma helikopterorganisationen och dess utrustning med helikoptrar. Beslutet innebar att det upphandlingsarbete som FMV

---

<sup>141</sup> Flygmaterielsystem HKP 10 – Deklaration avseende större ändring, införande av HKP 10D, FMV AK Flyg&Rymd 35 810:48956/2009, 2009-12-15.

<sup>142</sup> 391:0701 anpassning ISAF, FMV AK Flyg&Rymd 23 321:54980/2009, 2009-12-17.

<sup>143</sup> Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 35 800:14490/2009, 2009-03-23.

<sup>144</sup> Försvarsmaktens helikoptersystem – Långsiktig idéplan, FM HKV H 35 800:90701, 1998-05-28.

bedrev avseende HKP 12 inte längre var relevant. Mot bakgrund av Försvarmaktens inriktningsbeslut beslöt FMV att avbryta den då pågående utvärderingen av inkomna offerter avseende HKP 12. För att hantera den uppkomna situationen med den avbrutna upphandlingen informerades FMV samtliga leverantörer om skälen för den avbrutna upphandlingen. Flertalet anbudsgivare skulle sannolikt bli aktuella som anbudsgivare i den kommande samnordiska upphandlingen.

Den 10 juni 1998 slutförde den svenska så kallade Förundersökningsgrupp Enhetshelikopter (FUG) sitt arbete.<sup>145</sup> En ”Preliminary Investigating Group for a Nordic Standard Helicopter” (IG) hade tidigare bildats med försvarsmaktspersonal ur Danmark, Finland, Norge och Sverige. Syftet var att undersöka förutsättningarna för anskaffning av en gemensam nordisk helikoptertyp. IGs slutsatser blev att det fanns förutsättningar för en samnordisk upphandling. IG föreslog att projekt för upphandling skulle startas omgående.

I slutet av 1998 inrättades NSHP programkontor genom beslut av överbefälhavarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Den 9 februari 1999 sände FMV, för NSHPs räkning i sin roll som ”Executive Agency”, ut en Request For Information (RFI) till tänkbara leverantörer i syfte att undersöka marknaden och se om de samnordiska kraven samt respektive lands krav var rimliga och realistiska.<sup>146</sup>

#### **4.2 Tiden från MoU för NSHP till kontrakt på HKP 14 (från och med den 13 augusti 1999 till och med den 12 september 2001)**

Den 13 augusti 1999 trädde ett Memorandum of Understanding (MoU) i kraft som avsåg Nordic Standard Helicopter Program mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige.<sup>147</sup> MoUet syftade till att utgöra grunden för, och reglera förutsättningarna för, en samnordisk upphandling av ”Nordic Standard Helicopter”. Av MoUet framgår att en styrkommitté (Steering Committee (SC)) tillskapades för den gemensamma styrningen av den samnordiska

---

<sup>145</sup> Nordiskt helikoptersamarbete, FM HKV Handbrev, 1998-06-12.

<sup>146</sup> Standard Nordic Helicopter Program. REQUEST FOR INFORMATION, FMV 35954-0001/99, 1999-02-09.

<sup>147</sup> Memorandum of Understanding concerning the Nordic Standard Helicopter Program, 1999-08-13.

upphandlingen. Vidare framgick att styrkommitténs beslut skulle vara skriftliga och tas i konsensus. Från respektive land (Danmark, Finland, Norge, Sverige) ingick en ordinarie styrkommittémedlem samt ytterligare en ledamot. I styrkommittén ingick även FMV som organisation eftersom FMV användes som "Executive Agency". Således hade FMV en representant i styrkommittén.

Den 13 augusti 1999 trädde ett Program Agreement i kraft inom NSHP.<sup>148</sup> Detta Program Agreement reglerade bland annat former för framtagande av en gemensam anbudsinfördran (Request For Quotation (RFQ)), organisering och arbetssätt inom styrkommitté och programkontor, nyttjande av FMV som "Executive Agency", budget, tull och skatter, industrisamverkan ("motköp"), konfigurationshantering, ägande- och nyttjanderätt (Intellectual Property Rights (IPR)), samt sekretess.

Då NSHP tillskapades utsågs en svensk som Programme Director för det så kallade NSHP-kontoret. Positionen som Deputy Programme Director bemannades av Finland.<sup>149</sup> Programme Director ingick inte i styrkommittén utan var föredragande inför styrkommittén. NSHP-kontoret hade en Senior National Representative (SNR) per land som rapporterade direkt till respektive lands ledamöter i styrkommittén. Inom NSHP tillskapades en juridisk grupp samt en industrisamverkansgrupp (motköp), vilka var sidoordnade arbetsgrupper till NSHP-kontoret och som rapporterade till styrkommittén. NSHP-kontoret organiserades i ett antal undergrupper. Dessa undergrupper var teknisk grupp, kommersiell grupp samt gruppen för logistik och utbildning.

NSHPs uppgift kan sammanfattas som att ta fram och harmonisera en gemensam kravkatalog för den samnordiska helikopterupphandlingen. Inom NSHP utarbetades Common Nordic Requirement Document (CNRD).<sup>150</sup>

Den 29 november 1999 skickade FMV, för NSHPs räkning, ut anbudsinfördran (Request For Quotation – RFQ) för en samnordisk upphandling av medeltung helikopter i viktklassen 9–15 ton.<sup>151</sup> Anbud skulle inlämnas senast den 4 april 2000. De inkomna svaren från RFIn utgjorde grund för en justering av kravkatalogen,

---

<sup>148</sup> Program Agreement concerning the Nordic Standard Helicopter Program, 1999-08-13.

<sup>149</sup> Varken Programme Director eller Deputy Programme Director var SNR, utan deras roll var att renodlat tillvarata NSHP intresse.

<sup>150</sup> CNRD är en del av den svenska PTTEM som fastställdes den 20 december 1999.

<sup>151</sup> NSHP – Request for quotation, FMV MDIV 35 954:29242/99, 1999-11-29.

och därmed RFQn, i syfte att skapa förutsättningar för en konkurrensupphandling.

Den 20 december 1999 fastställde Försvarsmakten en preliminär taktisk teknisk ekonomisk målsättning (PTTEM) för HKP 14.<sup>152</sup> Den gemensamma nordiska kravbilden som benämndes ”Common Nordic Requirement Document” (CNRD) utgjorde en bilaga till PTTEM.

Den 4 april 2000 inlämnades anbud från ett antal anbudsgivare för ny medeltung helikopter.

Den 16 juni 2000 fastställdes anskaffnings- och upphandlingsstrategi för HKP 14 inom FMV.<sup>153</sup> Som bilaga till detta beslut bifogades det avtal som slutits mellan NSHP och FMV avseende att FMV skulle utgöra så kallad ”Executive Agency”. Vidare framgick att FMVs roll som ”legal body” var begränsad till tiden fram till kontraktstecknande.<sup>154</sup> Som bilaga till detta beslut bifogades även ”Acquisition Strategy for the Nordic Standard Helicopter Program”.<sup>155</sup> Strategin förutsatte en gemensam samnordisk konkurrensupphandling samt att nationella kontrakt skulle slutas och att dessa även skulle tillgodose de nationella särbehoven.

Den 30 augusti 2000 lämnade NSHP programkontor en utvärderingsrapport och rekommendation till NSHP styrkommitté för fortsatt handlingslinje.<sup>156</sup> Utvärderingsrapporten angav att fyra kandidater hade utvärderats så långt. De utvärderade kandidaterna var Cougar Mk2+ (Eurocopter), EH101 (EH Industries), NH90 (NH Industries) samt S-92 (Sikorsky). NSHPs programkontor rekommenderade till NSHP styrkommitté att förhandlingar skulle inledas med kandidat A. De övriga kandidaterna att förhandla med var kandidat B och D. Man rekommenderade att inte inleda förhandlingar med kandidat C. Vidare rekommenderades att förberedelse för start av förhandlingar skulle ske genom att länderna skulle besluta om huruvida förhandlingar skulle inledas med en, två eller tre kandidater. Vidare rekommenderades att länderna beslutade med vilken kandidat förhandlingar skulle startas, samt att länderna skulle överväga möjliga konsekvenser för

---

<sup>152</sup> PTTEM HKP 14, FM HKV 01 641:75230, 1999-12-20.

<sup>153</sup> HKP 14. Anskaffnings- och upphandlingsstrategi, FMV SYST 35 954:14378/00, 2000-06-16.

<sup>154</sup> NSHP Steering Committee Agreement No. 1 – Relations and responsibilities between the NSHP Steering Committee and Försvarets materielverk.

<sup>155</sup> Acquisition Strategy for the Nordic Standard Helicopter Program, 1999-11-29.

<sup>156</sup> The Program Office Evaluation Report and Recommendation to the Steering Committee, NSHP 35 954:30789/00, 2000-08-30.

programmets samlade tidplan. NSHP programkontor hemställde om NSHP styrkommittés beslut senast den 13 september 2000.

I det här läget avvaktade FMV NSHP styrkommittés ställningstagande för att därefter fortsatt hantera upphandlingen som "Executive Agency" för NSHP. Avseende FMVs roll att upphandla HKP 14 åt Försvarsmakten, avvaktade FMV Försvarsmaktens vidare inriktning för denna verksamhet.

Den 25 september 2000 fastställde NSHP en utvärderingsmodell för den samnordiska upphandlingen.<sup>157</sup>

Den 5 oktober 2000 uppdrog NSHP styrkommitté till NSHP programkontor att utarbeta en ny förhandlingsplan som endast omfattade de två kandidaterna A respektive B.<sup>158</sup> Samtidigt fattade Danmark beslut att genomföra förhandlingar med de tre kandidaterna A, B och D. För kandidat D angavs att vid utvärdering av livscykelkostnad framkom tydligt att kandidat D hade den största livscykelkostnaden i jämförelse med de tre övriga kandidaterna.

Under perioden oktober till december 2000 genomfördes kunskapsuppbyggnad och faktainsamling inom ramen för förhandlingsarbetet hos kandidat A respektive B.<sup>159</sup> Resultatet föredrogs för NSHP styrkommitté den 14 december 2000 och då angavs att kandidat A fortsatt bedömdes vara den mest lovande kandidaten.

Med start under 2001 hanterades i Sverige en möjlig under rättelseinhämtning som skedde gentemot upphandlingen av HKP 14. Hanteringen av detta har utretts och analyserats av andra instanser och beskrivs därför inte närmare i denna PM.<sup>160</sup>

Den 8 februari 2001 föredrog FMV status för arbetet med NSHP/HKP 14 för riksdagens Försvarsutskott.

I april 2001 begärde NSHP programkontor uppdaterade offerter från kandidaterna A, B och D.<sup>161</sup> De uppdaterade offerterna förändrade inte situationen och tidigare presenterade utvärderingar bedömdes vara fortsatt giltiga. I detta skede av upphandlingen hade konfigurationerna för kandidat A och B ändrats från att vara "gemensam" till att vara "nationella". För en av kandidaterna hade inriktningen ändrats från "huvudoffert" till "alternativ offert"

---

<sup>157</sup> NSHP Evaluation Models, tillhör skrivelse FMV ProjC 35 954:37634/00, 2000-09-25.

<sup>158</sup> The NSHP Program Office Report and Recommendation to the Steering Committee Concerning Selection of the Nordic Standard Helicopter, Program Office, 2001-09-07.

<sup>159</sup> The NSHP Program Office Report and Recommendation to the Steering Committee Concerning Selection of the Nordic Standard Helicopter, Program Office, 2001-09-07.

<sup>160</sup> Justitiekanslerns rapport till regeringen med anledning av granskning, JK 2529-02-90, 2003-01-15.

<sup>161</sup> The NSHP Program Office Report and Recommendation to the Steering Committee Concerning Selection of the Nordic Standard Helicopter, Program Office, 2001-09-07.

genom att man gått från en leveranskonfiguration till två leveranskonfigurationer med olika egenskaper. Vid denna tidpunkt startades parallella förhandlingar med kandidat A och B. Danmark hade vid denna tidpunkt startat egna förhandlingar.

Den 24 april 2001 fastställde och översände FMV en rekommendation avseende val av leverantörer att i turordning inleda slutförhandling med till Försvarsmakten.<sup>162</sup> Av rekommendationen framgår att FMV deltagit i NSHP på uppdrag av Försvarsmakten.

Utgångspunkten för upphandlingen av HKP 14 var att det skulle genomföras som en samnordisk upphandling. Vid denna tidpunkt hade övriga länder positionerat sina uppfattningar om möjliga, respektive lämpliga, val av leverantör. FMV hade kännedom om denna situation, genom sin roll i NSHP. De övriga nordiska ländernas positionering gjorde att FMV bedömde det som svårt att vid denna tidpunkt kunna finna en tillfredsställande gemensam samnordisk lösning.

Mot bakgrund av denna situation bedömde FMV att det fanns anledning att göra en svensk utvärdering och rekommendation till Försvarsmakten. Syftet var att denna information skulle kunna användas så att Försvarsmakten skulle kunna tillvarata svenska intressen i den samnordiska upphandlingen på bästa sätt.

Vid denna tidpunkt hade inledande förhandlingar genomförts med de två huvudkandidaterna. FMV genomförde en utvärdering av de två huvudkandidaterna baserat på de inlämnade offerterna och resultaten av de inledande förhandlingarna. Denna information värderades mot den svenska kravbilden.

De områden som värderades var avtal, leveransplan, pris och LCC, konfiguration, logistik, utbildning, leverantörsåtagande, risker samt offset.

Resultatet var att FMV, med dåvarande förutsättningar och tillgänglig information fann att kandidat B var det sammantaget bästa alternativet, utgående från ett strikt svenskt perspektiv.

Med ovanstående som grund, och i syfte att erhålla det för Försvarsmakten mest kostnadsoptimala alternativet, rekommenderade FMV att slutförhandlingar skulle genomföras med de båda huvudkandidaterna, dock med kraftsamling på kandidat B.

Den 14 maj 2001 lämnade FMV en lägesredovisning avseende NSHP och anskaffningen av helikoptersystem till Försvarsdepartementet.<sup>163</sup>

---

<sup>162</sup> HKP 14. FMV rekommendation, FMV PROD H35 800:2264/01, 2001-04-24.

<sup>163</sup> NSHP, Lägesredovisning 2001-05-14, FMV PROD H 35 954:2670/01, 2001-05-14.

Den 16 maj 2001 fastställde Försvarsmakten förhandlingsriktlinjer för den svenska förhandlingsdelegationen i NSHP programkontor.<sup>164</sup>

Den 29 maj 2001 fastställde FMV upphandlingsstrategi för anskaffning av HKP 14.<sup>165</sup>

Den 30 maj 2001 fastställde Försvarsmakten förnyade förhandlingsriktlinjer som utgjorde Försvarsmaktens ställningstagande inför möte i NSHP styrkommitté den 31 maj 2001, samt inriktning för den svenska förhandlingsdelegationen i NSHP projekt-kontor.<sup>166</sup>

I juni 2001 valde Danmark att lämna den samnordiska upphandlingen. Danmark drog i juni tillbaka sin personal från NSHP-kontoret. Danmark deltog således inte i slutförhandlingarna med de två kandidaterna från denna tidpunkt. Danmark lämnade NSHP formellt i december 2001, se nedan.

Den 25 juni 2001 sände Försvarsmakten en offertförfrågan till FMV avseende HKP 14.<sup>167</sup>

Den 16 juli 2001 meddelade NSHP genom FMV den ena av kandidaterna att NSHPs styrkommitté vid denna tidpunkt att ”utvärdering och analys av den uppdaterade offerten inte föranledde NSHP att starta slutförhandling med denna kandidat vid denna tidpunkt”.<sup>168</sup>

Den 3 september 2001 fastställde Försvarsmakten slutliga förhandlingsdirektiv för FMV avseende HKP 14.<sup>169</sup>

Den 7 september 2001 fastställde NSHPs programkontor sin rekommendation till NSHPs styrkommitté för val av helikoptertyp för NSHP.<sup>170</sup> NSHP programkontor rekommenderade NSHP styrkommitté att välja NH90 som Nordic Standard Helicopter. NSHP programkontor angav i sin rekommendation att de finska, norska och svenska konfigurationerna var snarlika de så kallade TTH- respektive NFH-helikoptrarna. Vidare angavs att detta skulle ge länderna den mest kostnadseffektiva lösningen. Valet av

---

<sup>164</sup> C KRI förhandlingsriktlinjer för HKP 14 (NSHP), FM HKV PM, 2001-05-16.

<sup>165</sup> HKP 14. Upphandlingsstrategi för FMV i samband med den samnordiska helikopteranskaffningen (NSHP), FMV ProjC H 35 954:3698, 2001-05-29.

<sup>166</sup> Försvarsmaktens förhandlingsriktlinjer för HKP 14 (NSHP), FM HKV PM, 2001-05-30.

<sup>167</sup> Kompletterande offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 2A4, FM HKV H23 321:80715, 2001-06-25.

<sup>168</sup> The NSHP Program Office Report and Recommendation to the Steering Committee Concerning Selection of the Nordic Standard Helicopter, Program Office, 2001-09-07.

<sup>169</sup> Slutliga förhandlingsdirektiv för HKP 14, FM HKV PM, 2001-09-03.

<sup>170</sup> The NSHP Program Office Report and Recommendation to the Steering Committee Concerning Selection of the Nordic Standard Helicopter, Program Office, 2001-09-07.

NH90 som Nordic Standard Helicopter omfattade två olika versioner, TTH respektive NFH, vilka hade olika nationella uppdragskonfigurationer (system). Även om det finns skillnader mellan helikopterkonfigurationerna såg man ett flertal framtida möjligheter för samarbete inom olika områden, såsom logistik, utbildning samt möjliga krishanteringsoperationer.

Rekommendationen från NSHP programkontor innehöll en beskrivning av ländernas positionering och förhandlingsläge i slutet av augusti 2001. Av beskrivningen framgick att NSHP programkontor, som företrädde Finland, Norge och Sverige slutförde sin gemensamma förhandling med NHI den 7 september 2001. Det angavs att Finland och Sverige därefter hade ett kontraktutkast som i stort sett var färdigt för beslutsfattande. Danmark hade enbart genomfört nationella förhandlingar och NSHP programkontor hade inte någon klar bild av Danmarks kontraktförhandling. Danmark hade dock meddelat att de skulle offentliggöra sitt val av leverantör den 13 september 2001, och att de därefter skulle teckna avtal så snart som möjligt. För Finland angavs att deras huvudsyfte avseende industrisamverkan (motköp) hade varit att säkerställa deltagande från finsk industri i produktion och sammansättning av helikoptrar, samt kompetensöverföring. För Norge angavs att det i förhandlingen stått klart att endast en helikoptertyp var möjlig för Norge. För Sverige angavs att industrisamverkan (motköp) hade uppnåtts, samt att denna var koncentrerad kring integration och produktion av ledningssystemet (TMS).

Den 11 september 2001 fastställdes beslutsdelegering för upphandlingsbeslut inom FMV avseende NSHP/HKP 14.<sup>171</sup>

Den 11 september 2001 sände FMV en offert till Försvarsmakten avseende anskaffning av HKP 14.<sup>172</sup> Offerten baserades på ett uppdrag från Försvarsmakten att anskaffa upp till 25 stycken medeltunga helikoptrar, varav 5 (bör 8) även skulle ha sjöoperativ förmåga. Offerten avsåg fem stycken ASW-helikoptrar och tolv stycken TTT<sup>173</sup>-helikoptrar. Milstolpe för leverans av den första TTT-helikoptern var den 30 juli 2005. Milstolpe för leverans av den sjuttonde och sista helikoptern var den 28 februari 2009.

Den 12 september 2001 insände Försvarsmakten hemställan till Regeringen om att få beställa NH90-helikoptrar från tillverkaren

---

<sup>171</sup> NSHP/HKP 14. Beslutsdelegering, FMV GD 214361, 2001-09-11.

<sup>172</sup> 2A4:2101 Anskaffning HKP 14, FMV SYST 23 323:3627/01, 2001-09-11.

<sup>173</sup> TTT = Tactical Troop Transport.



NH Industries, benämnda HKP 14.<sup>174</sup> Av hemställen framgick bland annat att HKP 14-systemet anskaffades med ett lednings-system som uppfyllde kraven inom Försvarmaktens framtida nätverksbaserade ledningssystemstruktur.

Den 12 september 2001 fattade FMV upphandlingsbeslut avseende HKP 14 med ILS.<sup>175</sup>

Slutförhandlingen med NHI genomfördes parallellt med FMVs offerering till Försvarmakten. I samband med slutförhandlingen lyckades FMV i ett sent skede förändra prisläget för hela den offererade kalkylen. Detta innebar att FMV på detta sätt kunde inrymma en 18e helikopter i leverantörens åtagande inom den givna budgetramen.

Den 12 september 2001 ingick FMV avtal med NHIndustries om upphandling av HKP 14, genom att parafera avtalet.<sup>176</sup> Avtalet ingicks med förbehåll av regeringens godkännande.

#### 4.3 Tiden efter kontrakt (från och med den 13 september 2001)

Den 13 september 2001 insände Försvarmakten en komplettering till hemställen.<sup>177</sup>

Den 13 september 2001 medgav Regeringen att FMV fick beställa 18 stycken medeltunga helikoptrar av typen NH90 från tillverkaren NH Industries.<sup>178</sup>

Den 13 september 2001 beställde Försvarmakten anskaffningen av HKP 14 av FMV.<sup>179</sup>

Den 13 september 2001 genomfördes en presskonferens på Arlanda då försvarsministrarna annonserade att NH90 hade valts.

Den 18 september 2001 beslutade Försvarmakten att regeringens medgivande av Försvarmaktens tidigare hemställen

---

<sup>174</sup> Hemställen om att få beställa regeringsobjekt Medeltung helikopter, Helikopter 14 (HKP 14), FM HKV H 35 900:80972, 2001-09-12.

<sup>175</sup> Upphandlingsbeslut Anskaffning av HKP 14 med ILS, FMV 214361-LB538202, 2001-09-12.

<sup>176</sup> Contract 214361 – LB 538202 between FMV and NHI dated 12-09-2001 concerning Swedish HKP 14, FMV 214361-LB538202, 2001-09-12.

<sup>177</sup> Hemställen om att få beställa regeringsobjekt Medeltung helikopter, Helikopter 14 (HKP 14), -Komplettering, FM HKV H 35 900:80975, 2001-09-13.

<sup>178</sup> Beställning av medeltung helikopter (Hkp 14), Regeringsbeslut 7 Fö2001/2004/MIL, 2001-09-13.

<sup>179</sup> Beställning av verksamhet inom MS 2A4, FM HKV 23 321:70737, 2001-09-13.

innebar att förutsättningarna för Försvarens beställningar avseende HKP 14 infriats.<sup>180</sup>

Den 26 september 2001 undertecknades avtalet om anskaffning mellan FMV och NHI. Avtalet innebar att den första certifierade trupptransporhelikoptern (TTT-helikopter) skulle levereras till FMV den 30 november 2005<sup>181</sup>. Avtalet omfattade 18 stycken NH90.

Den 6 november 2001 offererade FMV anskaffning av HKP 14 till Försvarens.<sup>182</sup> Leverans av den första TTT-helikoptern skulle ske den 15 januari 2006. Leverans av den sista helikoptern skulle ske den 10 april 2009.

Den 31 december 2001 lämnade Danmark formellt det nordiska samarbetet NSHP.

Den 8 februari 2002 redovisade FMV bedömningar avseende anskaffningen av HKP 14 inom ramen för NSHP till Försvarensdepartementet.<sup>183</sup>

Den 30 augusti 2002 tecknade FMV avtal om initialt underhåll av HKP 14 syftande till att stödja driftsättningen av HKP 14 i Försvarens.<sup>184</sup> Kontraktet benämns Interim Contractor Support (ICS). Kontraktet baserades på betalning per flygtimme med start i samband med leverans av första helikoptern till kunden Norge alternativt Sverige. Kontraktet avsåg 300 flygtimmar per helikopterindivid och år. Kontraktet löper till den 30 juni 2012.

Den 6 september 2002 fastställde NSHP programkontor en utvärdering av de svar på RFI som inkommit rörande utbildning för HKP 14.<sup>185</sup>

Den 10 februari 2003 fastställde FMV instruktion för riskhantering för HKP 14 framgent.<sup>186</sup>

Den 24 februari 2003 beslutade Försvarens att utlösa en option avseende navigeringssystem i HKP 14.<sup>187</sup>

---

<sup>180</sup> Beslut avseende verksamhet inom MS 2A4, FM HKV 23 321:70987, 2001-09-18.

<sup>181</sup> Contract 214361 – LB 538202 between FMV and NHI dated 12-09-2001 concerning Swedish HKP 14, FMV 214361-LB538202, 2001-09-12.

<sup>182</sup> 2A4:2101 Anskaffning HKP 14 (2.2), FMV SYST H 23 323:4410/01, 2001-11-06.

<sup>183</sup> Anskaffning av hkp 14 inom ramen för det nordiska helikopterprojektet, Nordic Standard Helicopter Programme (NSHP), FMV JURSTAB H 14 700:681/02, 2002-02-08.

<sup>184</sup> Interim Contractor Support (ICS) Agreement Appendix 4, FMV 214361-LB538202, 2002-08-30.

<sup>185</sup> Nordic Standard Helicopter Program – Distribution of the report from the evaluation of the responses to the NSHP Training Request for Information, 2002/NSHP/Letter Out/028, 2002-09-02.

<sup>186</sup> Instruktion för riskhantering HKP 14, FMV ProjFlyg 35 814:853/03, 2003-02-10.

<sup>187</sup> Option avseende navigeringssystem HKP 14, FM HKV 35 800:63283, 2003-02-24.

Den 28 februari 2003 redovisade FMV projektläget avseende HKP 14 för Försvarsmakten i samband med redovisning av objektsramar.<sup>188</sup> FMV angav att projektet bedömdes fortlöpa enligt plan vid utgången av 2002.

Den 16 september 2003 undertecknades Contract Amendment 1 (CA1).<sup>189</sup> Kontraktsuppdateringen syftade till att justera kontraktstexterna så att de blev entydiga. Bland annat infördes en bilaga för uppföljning av giltiga utgåvor av kontraktet samt dess bilagor (appendicies and annexes). Kontraktsuppdateringen innebar inga förändringar i åtaganden.

Den 10 oktober 2003 gav Försvarsmakten direktiv till FMV avseende hur optioner för HKP 14 skulle omförhandlas.<sup>190</sup> Försvarsmakten angav att de framförhandlade tiderna för utlösande av option för anskaffningar av ytterligare helikopterindivider var tillfyllest (denna option benämndes kvantitetsoption). Försvarsmakten angav att FMV skulle omförhandla datum för utlösande av optioner omfattande uppdragsutrustningar för att kunna beställas i samband med en eventuell beställning av ytterligare helikopterindivider.

För de arton helikopterindivider som upphandlats angav Försvarsmakten att FMV skulle genomföra en förhandling så att optionerna för tilläggsutrustningar i avtalet skulle omförhandlas så att de var giltiga till och med den 31 december 2005 (dessa optioner benämndes kvalitetsoptioner). Försvarsmakten prioriterade de optioner som fanns för uppdragsutrustning för de upphandlade helikoptrarna i tre kategorier. I direktivet angav Försvarsmakten att det efter Försvarsbeslut 2004 skulle kunna bli aktuellt med anskaffning av utrustning som inte fanns som optioner i avtalet. Försvarsmakten angav att uppdragsutrustning för att förbättra HKP 14 möjligheter till överlevnad (analogt med det högst prioriterade uppdragsutrustningarna ovan) i en stridsmiljö där framförallt hot från finkalibriga vapensystem och eldrörssystem ingår kan ballistiskt skydd mot finkalibrig eld och splitter, för besättning och övrig personal i helikoptern komma att erfordras. Vidare angav Försvarsmakten att uppdragsutrustning för att öka överlevnaden (analogt med det högst prioriterade uppdragsutrustningarna ovan) mot mindre kvalificerade, IR-sökande lv-

---

<sup>188</sup> FMV årsredovisning av objektsramar, FMV Plan H 23 386:862, 2003-02-28.

<sup>189</sup> FMV NHIndustries Contract Amendment no 1 to 214361 LB 538202, 214361 LB 538202, 2003-09-16.

<sup>190</sup> Optioner Helikopter 14 – Försvarsmaktens direktiv, FM HKV 35 800:72078, 2003-10-10.

robotar, kunde IR-dämpare för avgasutloppen komma att erfordras.

Den 21 november 2003 lämnade Försvarsmakten remissyttrande till FMV avseende strategisk verifieringsplan och valideringsplan.<sup>191</sup>

Den 28 april 2004 redovisade FMV projektläget avseende HKP 14 för Försvarsmakten i samband med redovisning av objektsramar.<sup>192</sup> FMV redovisade att aktiviteter mellan FMV och NHI löpte i stort enligt planering.

Den 16 juni 2004 angav Försvarsmakten direktiv till FMV avseende utveckling av ledningssystemet (TMS) och uppdragsystemet (Mission Management System (MMS)) för HKP 14.<sup>193</sup>

Den 15 juli 2004 undertecknades ett MoU mellan Italien, Finland, Frankrike, Nederländerna, Norge, Portugal, Sverige och Tyskland avseende NH90 Community.<sup>194</sup> Syftet var bland annat att etablera samarbeten avseende kvalitetssäkring och kvalificering inom projektet samt att uppnå fördelar baserat på kostnadsdelning.

Under 2005 påbörjades ett omförhandlingsarbete till följd av förseningsanmälan som NHI gjort. Detta ledde till att ett Contract Amendment 3 (CA3) avtalades den 6 april 2006. Vid förberedelser för denna förhandling värderade FMV den samlade kommersiella situationen i syfte att ta fram bästa möjliga handlingslinje. Bland annat värderades bedömda konsekvenser om FMV skulle välja att häva kontraktet. Då detta värderades har dels den kommersiella situationen inom ramen för det tecknade kontraktet värderats, dels har en bedömning av alternativa handlingsvägar för att säkerställa helikopterförmåga värderats. Värderingen genomfördes med interna respektive externa resurser. Resultatet av värderingen innebär att FMV fortsatt agerade inom ramen för det framförhandlade avtalet. De bedömningar och åtgärder FMV vidtog återges nedan.

Den 10 februari 2005 efterfrågade FMV en bekräftelse från NHI att den kontrakterade leveransplanen skulle innehållas.<sup>195</sup>

---

<sup>191</sup> HKP 14. Hemställan om remissyttrande från FM på Strategisk Verifieringsplan och Valideringsplan, FM HKV 35 814:77454, 2003-11-21.

<sup>192</sup> FMV årsredovisning av objektsramar för år 2003, FMV OpVL Prod H 23 386:2566, 2004-04-28.

<sup>193</sup> Försvarsmaktens direktiv avseende TMS/MMS för HKP 14, FM HKV 35 800:69509, 2004-06-16.

<sup>194</sup> Memorandum of Understanding relating to the NH90 Community, 2004-07-15.

<sup>195</sup> Delivery schedule for Swedish NH90 helicopters - Request for confirmation, FMV VO Flyg&Rymd 35 954:7496, 2005-02-10.

Skälet till den formella frågan från FMV var att FMV hade fått indikationer på förseningar hos NHI.

Den 28 februari 2005 svarade NHI till FMV med uppgifter om leveransförseningar.<sup>196</sup> Av redovisningen framgick att den första certifierade TTT-helikoptern skulle levereras den 31 mars 2006 istället för den avtalade tidpunkten den 30 november 2005, det vill säga fyra månader senare än som avtalats. Mot bakgrund av den formellt anmälda leveransförseningen påbörjade FMV ett analysarbete av hur denna situation skulle hanteras gentemot NHI respektive Försvarmakten. FMV orienterade Försvarmakten om den anmälda förseningen.

Den 10 mars 2005 lämnade Försvarmakten tilläggsdirektiv till FMV avseende optioner för HKP 14.<sup>197</sup> Tilläggsdirektivet utgjorde en förändring av de direktiv Försvarmakten hade givit avseende optioner i mars 2005, se ovan. I tilläggsdirektivet angav Försvarmakten att FMV skulle omförhandla kvantitetsoptionen så att denna option skulle vara giltig till den 31 december 2010. Vidare skulle denna option omförhandlas så att ett valbart antal ytterligare HKP 14 upp till sju helikopterindivider skulle kunna beställas. Försvarmakten angav vidare att man önskade att samtliga de kvalitetsoptioner som Försvarmakten angivit i mars 2003 skulle kunna beställas till och med den 31 december 2005. Slutligen angav Försvarmakten att man under 2005 sannolikt skulle komma att beställa viss utveckling av andra funktioner i HKP 14, utöver de som tidigare hade angivits.

Den 29 mars 2005 redovisade FMV projektläget avseende HKP 14 år 2004 för Försvarmakten i samband med redovisning av objektsramar.<sup>198</sup> FMV redovisade att aktiviteter mellan FMV och NHI i stort löpte enligt planering. FMV redovisade att NHI deklarerade leveransförseningar för leveranser under 2005 för de första fyra helikoptrarna. Förseningen relativt den ursprungliga tidplanen angavs till mellan fem och tio månader per helikopterindivid.

Den 7 april 2005 genomfördes ett möte på ledningsnivå mellan FMV och NHI där NHI angav att första leverans av en certifierad

---

<sup>196</sup> Delivery schedule for Swedish NH90 helicopters, NHI Nr 024/05/GM, 2005-02-28.

<sup>197</sup> Optioner Helikopter 14 – Försvarmaktens tilläggsdirektiv, FM HKV H 35 814:80698, 2005-03-10.

<sup>198</sup> FMV årsredovisning av objektsramar för år 2004, FMV OpVL Prod H23 386:25410, 2005-03-29.

HKP 14 kommer att ske den 30 november 2007 till FMV.<sup>199</sup> Detta innebar att den försening om fyra månader som NHI angav den 28 februari fem veckor senare, den 7 april 2005, anmäldes som en försening om 24 månader (ytterligare 20 månaders försening). Vidare angav NHI att det största hindret för leveranser utgjordes av förseningar i utvecklingen av TMS samt kvalificeringsprocessen.

Mot bakgrund av den förseningsanmälan NHI fört fram genomförde FMV en analys av situationen. Analysarbetet var omfattande och Försvarmakten hölls löpande informerad. Bland annat genomförde FMV information och avrapportering den 4 maj 2005, den 30 juni 2005, den 21 september 2005 och den 14 november 2005.

Den 18 april 2005 undertecknades Contract Amendment 2 (CA2).<sup>200</sup> Denna kontraktsuppdatering omfattade bland annat integration av GPS utan tillgång till så kallad P-kod (GFE), hjälmar med NVG<sup>201</sup> samt projektsäkerhetsinstruktion (PSI). Vidare utlöstes option för utökad omfattning av initial besättningsutbildning.

Den 10 maj 2005 tillskrev Försvarmakten FMV avseende leveransalternativ med anledning av förseningen av HKP 14.<sup>202</sup> Försvarmakten önskade inhämta information inför ett ställningstagande för bästa väg framåt. Försvarmaktens skrivelse till FMV var föranledd av den analys och de informationer om förseningar som FMV hade lämnat.

Den 7 juni 2005 redovisade FMV ett delsvar till Försvarmakten inför val av leveransalternativ av HKP 14 med anledning av den försening som uppstått och som NHI hänförde till utvecklingen av TMS.<sup>203</sup>

Den 15 juni 2005 behandlades frågan om hantering av uppkomna viten inom HKP 14 projektet i FMVs kommersiella råd.<sup>204</sup> Det kommersiella rådet angav att utgångspunkten är att viten ska tas ut gentemot leverantören och inte bytas mot tillkommande funktionalitet/materiel. Mot denna bakgrund av detta gjorde rådet ställningstagandet att FMV skulle ha dialog med

---

<sup>199</sup> FMV-NHI meeting 7th April 2005 presentation, 2005-04-06.

<sup>200</sup> FMV NHI Industries Contract Amendment no 2 to 214361 LB 538202, 214361 LB 538202, 2005-04-18.

<sup>201</sup> NVG = Night Vision Goggles.

<sup>202</sup> Leveransalternativ av HKP 14 p.g.a. försening, FM HKV 35 814:68228, 2005-05-10.

<sup>203</sup> HKP 14. FMV delsvar inför val av leveransalternativ p.g.a. försenat TMS, FMV VO Flyg&Rymd 35 814:42923/2005, 2005-06-07.

<sup>204</sup> Protokoll kommersiella rådet, FMV Op VL Kom H 09 710:44247/05, 2005-06-15.

Försvarmakten för att efterhöra Försvarmaktens inriktning i denna fråga.

Den 23 juni 2005 beslutade Försvarmakten om direktiv till FMV avseende leveransalternativ för HKP 14.<sup>205</sup> Försvarmaktens direktiv angav att Försvarmakten önskade att ytterligare åtagande avseende besättningsutbildning framförhandlades, och att denna besättningsutbildning tidsmässigt anpassades till helikopterflottiljens behov. Vidare angav Försvarmakten en inriktning för hur man önskade att betalningslinjalen mellan FMV och Försvarmakten skulle hanteras. Försvarmakten angav att det var det så kallade "leveransalternativ 2" för HKP 14 som skulle väljas, vilket innebar att helikoptrar i "Basic +"-utförande (HKP 14eBasic) skulle levereras innan det var möjligt att få leveranser av TTT-utförande. Detta leveransalternativ innebar även att leveranser av ASW-helikoptrar (TMS-funktionalitet) senarelades relativt det som initialt planerats. "Leveransalternativ 2" syftade till att minimera de negativa konsekvenserna i Försvarmakten med anledning av de uppkomna förseningarna. Slutligen angav Försvarmakten direktiv för hur länkfunktionalitet i HKP 14 skulle hanteras.

Den 24 juni 2005 tillskrev NHI FMV med anledning av den försening om 22 månader som NHI angivit som en följd av arbetet med TMS. NHI föreslog att leveranser skulle förändras så att ett ökat antal HKP 14 eBasic (enhanced Basic) skulle avtalas inom ramen för avtalet i syfte att minska effekterna av förseningen.<sup>206</sup> Denna förseningsanmälan innebar en formalisering av den förseningsanmälan NHI fört fram vid mötet den 7 april 2005.

Den 1 juli 2005 svarade FMV NHI avseende inriktning för leveranser med anledning av den 22 månader försening NHI angivit som en följd av integration av TMS.<sup>207</sup> FMV angav att "leveransalternativ 2" var det som föredrogs, och att detta var utgångspunkten för de förhandlingar som planerades att äga rum. FMV och NHI överenskom med anledning av semesterperioderna att förhandlingsarbetet skulle startas i början av september 2005. Detta möjliggjorde nödvändiga förberedelser inom FMV såsom bland annat framtagande av förhandlingsstrategi.

---

<sup>205</sup> Leveransalternativ för HKP 14, Försvarmaktens beslut, FM HKV H 35 814:87363, 2005-06-23.

<sup>206</sup> Letter Nr NHI 093/05/GM, 2005-06-24.

<sup>207</sup> HKP 14. Selected delivery alternative due to TMS delay for Sweden, FMV VO Flyg&Rymd 35 814:53915/05, 2005-07-01.

Den 4 juli 2005 annonserade Saab att man reserverat stora belopp för förluster i detta projekt. Saab angav i en pressrelease den 4 juli 2005 att kontraktsvärdet uppgick till cirka 2 miljarder kronor. Vidare angavs i denna pressrelease att Saabs resultat för 2005 skulle belastas med 250 miljoner kronor. Detta var det första mer handfasta beviset på att allt inte stod rätt till avseende utvecklingen av de delsystem som Saab levererar till NHI. Denna information har därefter förstärkts genom efterföljande ytterligare reservationer av Saab. I Saabs årsredovisning 2005 reserverades 513 miljoner kronor, varav HKP 14 angavs stå för huvuddelen av reservationen. I årsredovisningarna för 2006 och 2007 reserverades 262 miljoner kronor respektive 66 miljoner kronor, varav HKP 14 angavs vara ett av två projekt som utgjorde den huvudsakliga grunden för reservationen. I Saabs årsredovisning för 2008 reserverades 350 miljoner kronor och denna reservation angavs vara kopplad till utvecklingen av det integrerade ledningssystemet (TMS).

Den 30 augusti 2005 fastställde FMV förhandlingsstrategi HKP 14 – omförhandling pga leveransförsening.<sup>208</sup> FMVs inriktning var att, utgående från Försvarmaktens inriktning, framförhandla en så bra lösning som möjligt inom ramen för det kontrakt som fanns.

Med start i september 2005 påbörjades förhandlingsarbetet gentemot NHI.

Den 12 september 2005 tillskrev FMV Försvarmakten och hemställde om Försvarmaktens medgivande att få nyttja medel för uppkomna viten i utbyte mot ökad funktionalitet samt utbildning.<sup>209</sup> Denna handling innebar en formaliserad fråga utgående från den beredning som genomfört.

Den 27 oktober 2005 accepterade FMV leverans av BSWA001.<sup>210</sup> Detta var en milstolpe mot industrin i kontraktet. Helikoptern disponerades fortsatt av leverantören. Den avtalade lösningen syftade till att denna helikopter skulle användas i det fortsatta utvecklingsarbetet av den svenska ubåtsjaktfunktionaliteten. Helikoptern får flyga max 500 timmar fram tills den levereras som en HKP 14B till FMV. Leveransen av denna helikopter hade ingen direkt koppling till den pågående omför-

---

<sup>208</sup> Förhandlingsstrategi HKP 14 – omförhandling p.g.a. leveransförsening, FMV VO Flyg&Rymd 35 814:60455/05, 2005-08-30.

<sup>209</sup> HKP 14, FMV hantering av vite, FMV VO Flyg&Rymd 35 814:62080, 2005-09-12.

<sup>210</sup> Certificate of Conformity, Certificate reference No: 51/05 FMV 214361 – LB538202, 2005-10-27.



handlingen, eftersom denna helikopter avtalats att formellt levereras och därmed utgöra en milstolpe, men var avsedd att användas av NHI för utvecklingen av den svenska ASW-helikoptern. Milstolpen var definierad som att sammanbyggnaden av helikoptern var färdigställd, och således var helikoptern i detta skede i produktionslinan hos leverantören.

Den 2 november 2005 genomfördes inom FMV en föredragning av förhandlingsläget inom FMV. Vid mötet gavs inriktningen att för NHI föreslå att en oberoende part skulle tillsättas i syfte att undanröja de förhandlingspunkter som blockerade slutförandet av förhandlingen. I november 2005 föreslog FMV för NHI att, inom ramen för förhandlingen, FMV och NHI skulle tillskapa en organisationsoberoende extern utvärderingsgrupp (oberoende part) som förutsättningslöst skulle genomlysna avtals- och projektläge i syfte att undanröja de förhandlingspunkter som då blockerade slutförandet av förhandlingen. FMV hade goda erfarenheter av detta sätt att hantera blockerade förhandlingslägen, bland annat inom ramen för omförhandlingen av Visby-projektet. NHI avböjde detta förslag.

I perioden november 2005 till och med mars 2006 genomfördes det avslutande förhandlingsarbetet mellan FMV och NHI.

Den 6 april 2006 undertecknades Contract Amendment 3 (CA3).<sup>211</sup> Denna kontraktsuppdatering var i grunden en följd av NHIs oförmåga att fullgöra leveranser enligt avtal. Kontraktsuppdateringen omfattade bland annat en reviderad leveransplan, där den första certifierade TTT-helikoptern skulle levereras till FMV den 15 december 2008. För att mildra konsekvenserna av detta kontrakterades leveranser av en förenklad konfiguration kallad enhanced Basic (eBasic) som avsågs kunna användas för SAR<sup>212</sup>-uppgifter. Första leverans av en certifierad eBasic till FMV kontrakterades till den 31 augusti 2007. De viten som uppstått omsattes i omförhandlingen till större åtaganden från leverantören avseende tekniskt innehåll i helikoptern samt besättningsutbildning. Dessa funktioner och verksamheter skulle annars ha behövt beställas som tillägg till det ursprungliga avtalet. Viten erhålls i form av avräkning på leveransbetalning av helikoptrar. Det innebär att upplupna viten inte faller ut förrän FMV accepterar leveranser

---

<sup>211</sup> FMV NHIndustries Contract Amendment no 3 to 214361 LB 538202, 214361 LB 538202, 2006-04-06.

<sup>212</sup> SAR = Search and Rescue.

av helikoptrar. Även ICS-kontraktet omförhandlades som en följd av CA3.

Den 12 april 2006 redovisade FMV projektläget avseende HKP 14 för år 2005 för Försvarsmakten i samband med redovisning av objektsramar.<sup>213</sup> FMV redovisade att NHI meddelat leveransförseningar för Basic TTT-helikoptrar med upp till tolv månader på grund av förseningar i kvalificeringsarbetet och förseningar på upp till 22 månader för TMS systemet.

Den 12 april 2006 tecknade FMV avtal med Helicopter Flight Training Services GmbH (HFTS) om simulatorutbildning för svenska NH90 besättningar.<sup>214</sup> Syftet med avtalet var att säkerställa primära utbildningsbehov. Avtalet baserades på ett befintligt avtal av OPS<sup>215</sup>-karaktär mellan den tyska kunden och företaget. Det tyska avtalet är en så kallad PFI<sup>216</sup>-lösning.

Den 13 februari 2007 anmälde Finland sitt intresse för deltagande i en gemensam upphandling av utbildningskapacitet för HKP 14.<sup>217</sup>

Den 27 februari 2007 hemställde Försvarsmakten till Regeringen avseende anskaffning av ytterligare HKP 14 enligt option.<sup>218</sup>

Den 8 mars 2007 framställde FMV till Regeringen om bemyndigande att inleda förhandlingar och ingå internationell överenskommelse med behörig myndighet i Finland avseende gemensam upphandling av utbildningshjälpmedel till helikoptrar av typen NH 90.<sup>219</sup>

Den 26 mars 2007 uppdrog Försvarsmakten åt FMV att påbörja förhandling med NHI i syfte att beställa ytterligare fyra stycken HKP14B genom att utlösa en option i ursprungskontraktet.<sup>220</sup>

Den 19 april 2007 fattade Regeringen beslut att bemyndiga FMV att med behörig myndighet i Finland förhandla överens-

---

<sup>213</sup> FMV årsredovisning av objektsramar för år 2005, FMV OpVL Prod H 23 386:11348, 2006-04-12.

<sup>214</sup> Helicopter Training Service Agreement for the Simulator Training for NH90 Crews of the Swedish Armed Forces, FMV 281912, 2006-04-12.

<sup>215</sup> OPS = Offentlig Privat Samverkan.

<sup>216</sup> PFI = Private Financed Initiative.

<sup>217</sup> NH90 Training Media Co-operation between Finland and Sweden, Finnish Defence Staff AD 4136, 2007-02-13.

<sup>218</sup> Anskaffning av ytterligare HKP 14 enligt option, FM HKV H/S 35 814:80458, 2007-02-27.

<sup>219</sup> Framställan om bemyndigande att förhandla och ingå internationell överenskommelse med Finland, FMV VO Utland 01840:8860/2007, 2007-03-08.

<sup>220</sup> Beslut att inleda förhandling av optioner HKP 14, FM HKV 23 321:65606, 2007-03-26.

kommelse avseende gemensam upphandling av utbildningshjälpmedel för NH90.<sup>221</sup>

Den 20 juni 2007 levererades BSWA002 av NHI till FMV med ett antal förbehåll i samband med acceptansen.<sup>222</sup>

Den 20 juni 2007 överfördes HKP 14 BSWA002 av FMV åter till NHI i syfte att bedriva utbildning av svenska piloter i Marignane, Frankrike.<sup>223</sup>

Den 29 juni 2007 meddelade Finland att man godkände den RFP som skulle ligga till grund för den svensk-finska upphandlingen av utbildningshjälpmedel för HKP 14.<sup>224</sup>

Den 2 juli 2007 sände FMV ut anbudsinfordran för utbildningshjälpmedel till NH-90.<sup>225</sup> Anbud skulle lämnas senast den 28 februari 2008.

Den 5 juli 2007 utfärdade FSI ett interimistiskt militärt typcertifikat för HKP 14 till NHI.<sup>226</sup>

Den 5 september 2007 utfärdade FSI ett interimistiskt militärt luftvärdighetsbevis för BSWA 003 (HKP 14 individ 141043).<sup>227</sup>

Den 6 september 2007 levererades BSWA003 till FMV, även denna med förbehåll i samband med acceptansen.<sup>228</sup> Denna helikopter har sedan dess flugit cirka tolv timmar på grund av tekniska fel och brister i dokumentationen.

Den 22 oktober 2007 ansökte Eurocopter hos FMV om luftvärdighetsbevis för BSWA004.<sup>229</sup>

Den 26 oktober 2007 beslutade Försvarsmakten att avbryta den pågående upphandlingen som beslutats av Försvarsmakten den 26 mars 2007 avseende att beställa ytterligare fyra stycken HKP14B genom att utlösa en option i ursprungskontraktet.

Den 15 november 2007 meddelade FMV NHI att man avvisade leverans av BSWA004 till följd av bland annat avsaknad av komplett

---

<sup>221</sup> Bemyndigande att förhandla överenskommelse med Finland, Regeringsbeslut 9 Fö2007/751/MIL, 2007-04-19.

<sup>222</sup> Certificate of Transfer, NHI 0062/07/QA, 2007-06-20.

<sup>223</sup> Certificate of Temporary Assignment, NHI 0064/07/QA, 2007-06-20.

<sup>224</sup> Consent, FMV 295142-AI699588, 2007-06-29.

<sup>225</sup> NH-90 Training Services, FMV 295142-AI699588, 2007-07-02.

<sup>226</sup> Provisional Military Type Certificate and Data Sheet for HKP 14 Basic TTT, FM HKV 02 810:715503, 2007-07-05.

<sup>227</sup> Helicopter 141043. Provisional Military Airworthiness Certificate, FM HKV 35 814:72856, 2007-09-05.

<sup>228</sup> Certificate of Transfer, NHI 0063/07/QA, 2007-09-06.

<sup>229</sup> Helicopter BSWA004 – Application for COA, Eurocopter EGQN/036/07/LV, 2007-10-22.

Interactive Electronic Technical Publication (IETP).<sup>230</sup> IETP är en elektronisk version av den flyghandbok som erfordras för att operera helikoptern.

Den 31 mars 2008 sände NHI ett brev till FMV, FLYGI samt NAHEMA avseende IETP1.3 samt frågeställningar till FLYGI.<sup>231</sup>

Den 8 april 2008 meddelade FMV i brev till Försvarmakten att NHI annonserat ytterligare förseningar.<sup>232</sup> FMV hemställde i detta brev om Försvarmaktens mandat inför kommande förhandlingar avseende bland annat krav på funktionalitet vid givna tidpunkter, eventuella ytterligare utrustningar som skulle tas med vid en omförhandling (sandfilter, IR suppressorer, ballistiskt skydd, etc.) samt andra operationella styrningar såsom till exempel modifiering av ett antal HKP 14A till HKP 14B.

Den 29 april 2008 bemyndigade Regeringen Försvarmakten att förhandla och ingå avtal med NAHEMO.<sup>233</sup>

Den 6 maj 2008 sände FSI brev till NHI avseende status för IETP1.2 och hantering av stora ändringar.<sup>234</sup>

Den 6 maj 2008 utfärdade FLYGI ett militärt flygsäkerhetsdirektiv (MFD) som klassade IETP1.2 som icke luftvärdig.<sup>235</sup> Detta innebar i praktiken flygförbud för HKP 14 i Sverige.

Den 12 maj 2008 svarade Försvarmakten på FMV tidigare hemställan den 8 april 2008 om inriktning inför kommande förhandlingar med NHI.<sup>236</sup> Försvarmakten angav att man önskade att FMV undersökte möjligheten att lägga till VMS<sup>237</sup>, partikelseparatorer, IR-suppressorer och ballistiskt skydd i HKP 14 eBasic, med leverans senast under 2010. Vidare angav Försvarmakten att man önskade att FMV undersökte möjligheten att modifiera HKP 14A till HKP 14B i samband med inplanerade uppgraderingar.

---

<sup>230</sup> HKP 14. FMV response to Notifaction "Ready for CoT", FMV AK Flyg&Rymd 35 814:50335, 2007-11-15.

<sup>231</sup> IETP1.3: answers to FMV and NAHEMA letters: questions to FLYGI, NHI Letter 0054/08/NPMS, 2008-03-31.

<sup>232</sup> HKP 14. NHI information beträffande försenade leveranser, FMV AK Flyg&Rymd 35 814:16418, 2008-04-08.

<sup>233</sup> Bemyndigande att förhandla och ingå avtal med NAHEMO m.fl., Regeringsbeslut 3 Fö2008/935/MIL, 2008-04-29.

<sup>234</sup> Letter regarding status of IETP1.2 and effect of major changes in general on the (P)MTC Data Sheet, FM HKV 02 810:68016, 2008-05-06.

<sup>235</sup> MFD – Military Flight Safety Directive, FM HKV 02 810:68017, 2008-05-06.

<sup>236</sup> Svar på skrivelse "HKP 14 NHI information beträffande försenade leveranser", FM HKV 35 814:67015, 2008-05-12.

<sup>237</sup> VMS = Varnar- och motmedelssystem.

Den 27 maj 2008 ansökte NHI om FLYGI beslut om godkännande av en så kallad stor ändring för tekniska publikationer (IETP) för HKP 14 i utformande Basic TTT.<sup>238</sup> NHI syfte med ansökan var att undanröja det gällande flygförbudet.

Den 3 juni 2008 beslutade FSI om ett tillfälligt uppehåll i pågående flygutbildning för svensk personal vid Eurocopter Training Services (ETS) tills oklarheter kring status på IETP för HKP 14 BSWA002 respektive HKP 14 BSWA003 utklarats.<sup>239</sup>

Den 5 juni 2008 översände FSI en anmodan till FMV att anordna ett möte mellan FLYGI, FMV och Eurocopter Training Services (ETS) där ETS skulle redovisa för FLYGI och FMV hur HKP 14BSWA 003 avsågs att opereras och hållas luftvärdig med den gällande utgåvan av IETPn.<sup>240</sup>

Den 10 juni 2008 tillskrev FSI NHI i syfte att få ett förtydligande av ansökan om större ändring avseende tekniska publikationer för BSWA Basic TTT.<sup>241</sup>

Den 11 juni 2008 utfärdade FSI ett militärt flygsäkerhetsdirektiv (MFD) vilket förbjöd flygning med BSWA Basic TTT helikoptrar baserat på ofullständigheter i IETP1.1.<sup>242</sup>

Den 19 juni 2008 översände NHI ett klargörande till FLYGI avseende certifiering av HKP 14 efter möte den 18 juni 2008.<sup>243</sup>

Den 19 juni 2008 tillskrev FSI NHI och återkallade det tidigare utfärdade interimistiska luftvärdighetsbeviset för BSWA003 med anledning av brister i de tekniska publikationerna för HKP 14 Basic TTT.<sup>244</sup>

Den 24 juni 2008 sände FSI en rapport till NHI efter möte för förtydligande rörande certifiering av produkter till NHI.<sup>245</sup>

Den 26 juni 2008 avslog FLYGI NHI:s ansökan om en stor ändring.<sup>246</sup> Det innebar att det då rådande flygförbudet fortsatte att gälla.

---

<sup>238</sup> Application for Approval of major change of Technical Publication. Helicopter BSWA Basic TTT, NHI 0145/08/TA, 2008-05-27.

<sup>239</sup> Militärt Flygsäkerhetsdirektiv avseende flygutbildning för HKP 14, FM HKV 02 810:70048, 2008-06-03.

<sup>240</sup> FSI anmodan till FMV, FM HKV 02 810:70911, 2008-06-05.

<sup>241</sup> FSI need for clarifications regarding the major change of the Technical Publications for BSWA Basic TTT, FM HKV 02 810:70917, 2008-06-10.

<sup>242</sup> MFD – Military Flight Safety Directive, FM HKV 02 810:70924, 2008-06-11.

<sup>243</sup> Clarification regarding major change of the Technical Publication for BSWA Basic TTT, NHI Letter 0161/08/TA, 2008-06-19.

<sup>244</sup> HKP 14.043. Withdrawal of provisional Certificate of Airworthiness, FM HKV 35 814:70908, 2008-06-19.

<sup>245</sup> FLYGI report after clarification meeting with NHI and Eurocopter, FM HKV 02 810:71709, 2008-06-24.

Den 1 juli 2008 tillskrev NHI FLYGI med anledning av FLYGI begäran om möte för förtydligande avseende IETP.<sup>247</sup>

Den 1 september 2008 godkände FSI den giltiga certifieringsbasen för HKP 14 Basic TTT respektive HKP 14 eBasic.<sup>248</sup>

Den 8 oktober 2008 genomfördes möte på ledningsnivå mellan FMV och NHI. NHI angav då att första leverans av en certifierad TTT-helikopter skulle ske den 30 september 2010.<sup>249</sup>

Den 13 november 2008 undertecknade FMV och NHI en sammanfattning av vägen framåt för att lösa frågeställningen om IETP.<sup>250</sup>

Den 1 december 2008 meddelade FMV Finland att man på finländsk begäran avsåg att avbryta den pågående gemensamma upphandlingen av utbildningskapacitet för HKP 14 den 15 december 2008.<sup>251</sup>

Den 3 december 2008 initierade FMV en förhandling med NHI.<sup>252</sup> Syftet var dels att erhålla en trovärdig och kontrakterad leveransplan (CA4) från NHI, dels att i samband med denna omförhandling utöka kontraktsåtagandet till att inkludera utrustning för internationella operationer (IR-suppressorer, sandfilter, ballistiskt skydd samt ytterligare varnar- och motverkanssystem). Vidare angav FMV att man önskade att NHI redovisade en trovärdig plan för att leverera åtta stycken TTT-helikoptrar i en konfiguration som möjliggör internationella insatser som kan levereras till FMV senast den 31 mars 2012. I samband med detta möte den 3 december 2008 redovisade NHI att leverans av den första certifierade TTT-helikoptern till FMV kommer att ske den 30 juni 2011. Vid mötet redovisade NHI att den första helikoptern utrustad med TMS skulle kunna vara leveransklar medio 2011. FMV besvarade presentationen med att påvisa ett behov av åtta stycken helikoptrar för internationella insatser i slutet av första kvartalet 2012. NHI fick i uppgift att besvara hur man skulle kunna lösa detta tills ett planerat möte på ledningsnivå den 12–13 februari 2009.

---

<sup>246</sup> FSI answer to application of Major Change of the Technical Publications for helicopter BSWA Basic TTT, FM HKV 02 810:72252, 2008-06-26.

<sup>247</sup> Rejection of IETP 1.3 approval, NHI 0174/08/TA, 2008-07-01.

<sup>248</sup> FSI approval of extended Certification Basis for the Basic TTT and e-Basic configurations of SWE NH90/HKP 14, FM HKV 02 810:74930, 2008-09-01.

<sup>249</sup> Managementmöte FMV – NHI presentationsunderlag, 2008-10-08.

<sup>250</sup> Conclusions from IETP-meeting 2008-11-13.

<sup>251</sup> SWE-FIN Joint Procurement of NH 90 Training Services, FMV GD 35 814:55863/2008, 2008-12-01.

<sup>252</sup> Brainstorming CA4 – Minutes of Meeting, 2008-12-03.

Den 15 december 2008 sände FMV ut meddelande till anbudsgivarna att den pågående upphandlingen av utbildningshjälpmedel till HKP 14 avbröts.<sup>253,254</sup>

Den 6 februari 2009 fattade DGA beslut att Eurocopter fick bedriva flygverksamhet med NH90 – BSWA 002 i Frankrike.<sup>255</sup>

Den 13 februari 2009 genomfördes möte på ledningsnivå mellan FMV och NHI.<sup>256</sup> NHI redovisade sin planering för FMV inför de fortsatta förhandlingarna av CA4. NHI redovisade att NHI kunde leverera åtta TTT-helikoptrar med bland annat sandfilter, IR-suppressorer, begränsat ballistiskt skydd och varnar- och motverkanssystem med start den 30 juni 2011 och där den åttonde helikoptern kunde levereras den 31 mars 2012. NHIs planering byggde på att ett antal av dessa helikoptrar först levererades i eBasic-utförande under 2009 och 2010, och att dessa helikoptrar därefter genomgick modifiering till TTT-utförande. NHI presenterade inte någon sammanhållen riskanalys, men angav att relationen mellan NHI och Saab utgjorde den största utmaningen de kunde se avseende förmågan att innehålla denna tidplan.

Den 16 februari 2009 redovisade FMV leveransläge för HKP 14, samt möjligheterna att utrusta HKP 14 med de system som bedöms krävas för internationella insatser till Försvarsmakten.<sup>257</sup> FMV angav att HKP 14 inte utgör ett sannolikt planeringsalternativ för NBG 14.

Den 26 februari 2009 sände FSI svar till NHI avseende kravställning och formell hantering av ändringar.<sup>258</sup>

Den 23 mars 2009 översände FMV kompletterande uppgifter rörande leveranser av HKP 14 till Försvarsmakten.<sup>259</sup>

Den 2 april 2009 kompletterade FMV de tidigare lämnade uppgifterna rörande leveranser av HKP 14 till Försvarsmakten.<sup>260</sup>

Den 21 april 2009 fattade FMV beslut att upphäva tidigare fastställd anskaffningsstrategi för HKP 14 utbildning.<sup>261</sup>

---

<sup>253</sup> Termination of procurement NH 90 Training Services, FMV 47348/2008, 2008-12-15.

<sup>254</sup> Termination of procurement NH 90 Training Services, FMV 60111/2008, 2008-12-15.

<sup>255</sup> Autorisation de vol de l'hélicoptère NH90 – BSWA 02 (Suède), DGA Acte Technique No 0111-09/CEP/ASA/SCA, 2009-02-06.

<sup>256</sup> FMV/NHI Management Meeting, NHI 0030/09/PM-E, 2009-02-13.

<sup>257</sup> HKP 14. NHI information beträffande leveranser, FMV AK Flyg&Rymd 35 814:9004, 2009-02-16.

<sup>258</sup> Answer to NHI Letter 0015/09/TA/-CA, "Approval process for BSWA Technical Management Plan", FM HKV 02 810:53149, 2009-02-26.

<sup>259</sup> HKP 14. Kompletterande uppgifter rörande leveranser, FMV AK Flyg&Rymd 35 814:14618, 2009-03-23.

<sup>260</sup> HKP 14. Kompletterande uppgifter rörande leveranser, del 2, FMV AK Flyg&Rymd 35 814:16579, 2009-04-02.

Den 11 juni 2009 insände NHI en ansökan om större ändring för BSWA Basic TTT till FLYGI.<sup>262</sup>

Den 12 juni 2009 sände NHI ett förslag till konfiguration för HKP 14 i TTT-IM<sup>263</sup>-konfiguration till FMV.<sup>264</sup> Detta förslag baserades på den förfrågan FMV gjort den 3 december 2008.

Den 18 juni 2009 lämnade FMV en rekommendation till Försvarsmakten (FLYGI) avseende IETP1.4.<sup>265</sup>

Den 24 juni 2009 godkände FSI en så kallad större ändring av tekniska publikationer för HKP 14 (BSWA Basic TTT).<sup>266</sup>

Den 24 juni 2009 återkallade FSI tidigare utfärdat militärt flygsäkerhetsdirektiv (MFD 02 810:70924 daterat den 11 juni 2008).<sup>267</sup>

Den 26 juni 2009 utfärdade FSI ett interimistiskt luftvärdighetsbevis för HKP 14 Basic TTT BSWA004.<sup>268</sup>

Den 13 augusti 2009 fattade FMV beslut att bilda en arbetsgrupp för att förbereda och genomföra förhandlingar med NHI/Eurocopter.<sup>269</sup>

Den 19 augusti 2009 levererades BSWA004 till FMV.<sup>270</sup>

Den 26 augusti 2009 avrapporterade den så kallade utredningsgruppen, som Försvarsmakten och FMV tillskapat, avseende medeltung helikopterförmåga.<sup>271</sup>

Den 2 september 2009 sände FMV en redovisning till Försvarsdepartementet där FMV angav att Finland hade dragit sig ur samarbetet om utbildningshjälpmedel för HKP 14 samt att för-

---

<sup>261</sup> Upphävande av anskaffningsstrategi Hkp 14 Utb, FMV SML 01 400:19272/2009, 2009-04-21.

<sup>262</sup> Application for Approval of major change of Technical Publication. Helicopter BSWA Basic TTT, Letter 0053/09/TA-CA, 2009-06-11.

<sup>263</sup> TTT-IM = Tactical Troop Transport – International Mission.

<sup>264</sup> NHI descriptive proposal of BSWx TTT configuration for International Missions, NHI Letter 0142/09/PMESW, 2009-06-12.

<sup>265</sup> HKP 14. FMV confirmation of IETP 1.4 for BSWA Basic TTT configuration, FMV AK Flyg&Rymd 35 814:27843/2009, 2009-06-18.

<sup>266</sup> FSI approval of Major Change of the Technical Publications for helicopter BSWA Basic TTT, FM HKV 02 810:58805, 2009-06-24.

<sup>267</sup> Cancellation of MFD 02 810:70924, dated 2008-06-11, due to FSI approval of updated IETP, FM HKV 02 810:59593, 2009-06-24.

<sup>268</sup> Helicopter 141044. Provisional Military Airworthiness Certificate, FM 35 814:59835, 2009-06-26.

<sup>269</sup> Förberedelsearbeten och förhandlingar med NHI/Eurocopter, FMV GD 16 134:34990, 2009-08-13.

<sup>270</sup> Certificate of Transfer NHI 0023/09/QA, 2009-08-19.

<sup>271</sup> Redovisning av underlag, FMV 36875/2009, 2009-08-26.



handlingarna avbrutits.<sup>272</sup> Vidare angav FMV att man inte avsåg att gå vidare med ärendet.

Den 15 september 2009 meddelade FMV NHI:s ledning att FMV:s ståndpunkt var att NHI begått kontraktsbrott. Vidare angav FMV att myndigheten övervägde alternativ för framtida hantering inom, eller utom, ramen för kontraktet i syfte att tillförsäkra Försvarsmakten nödvändiga tekniska förutsättningar för medeltung helikopterkapacitet för internationella operationer. FMV angav vidare att en förutsättning för FMV:s ställningstagande var att NHI deltog med underlag och medverkade i en förhandling om en principöverenskommelse.

Därefter har förhandlingar inletts mellan FMV och NHI.

Den 9 november 2009 avvisade FMV NHI:s leveransanmälan av BSWA007 med anledning av att FMV fått kännedom om att ett MTC inte föreligger för denna helikopter.<sup>273</sup> BSWA007 är den första helikoptern i konfiguration eBasic. FMV avvaktar att NHI presenterar en ny leveransanmälan då giltigt MTC finns.

#### 4.4 Förseningar

Anskaffningen av HKP 14 har drabbats av återkommande förseningar. Hittillsvarande förseningar i leveranser till FMV bedöms främst ha berott på NHI:s oförmåga att utveckla och producera grundhelikoptern. Samtliga kundländer har drabbats av detta. FMV har i tidigare underlag till Militärhelikopterutredningen beskrivit och analyserat den svenska anskaffningen av 18 stycken HKP 14 och förseningarna i sitt sammanhang i förhållande till andra aktörer.<sup>274</sup>

Parallellt med NHI:s oförmåga att utveckla och producera grundhelikoptern har FMV från tid till annan fått indikationer att relationen mellan NHI och dess underleverantör Saab har varit ansträngd, samt att arbetet att utveckla och integrera bland annat ledningssystemet TMS drabbats av förseningar. Hittills bedöms resultatet av arbetet mellan NHI och Saab inte ha varit på den

---

<sup>272</sup> Redovisning av förhandlingsresultat avseende internationell överenskommelse med Finland, FMV SML 01840:32264/2009, 2009-09-02.

<sup>273</sup> HKP 14. Acceptance of BSWA007, FMV AK Flyg&Rymd 35814:49820/2009, 2009-11-09.

<sup>274</sup> Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 35 800:14490/2009, 2009-03-23.

kritiska linjen vad gäller de förseningar som har uppstått i projektet fram till nu.

FMV har löpande i projektet utvärderat leverantörens prestationer. Inom FMV har projektledningen löpande analyserat hur FMV på bästa sätt ska agera för att tillvarata sina intressen inom ramen för avtalet. FMV har även värderat möjligheten och lämpligheten att frånträda det ingångna avtalet. Denna typ av värderingar har skett löpande, och vid ett antal särskilda tillfällen, bland annat 2005, 2008 och 2009. Vidare har så kallade Programme Progress Reviews (PPR) genomförts löpande. Dessa genomfördes inledningsvis var tredje månad, men detta justerades till var sjätte månad i syfte att följa NHI:s rapportering gentemot NAHEMA-länderna. Vid dessa uppföljningstillfällen har en samlad bild av projektläget presenterats av NHI. Vidare har löpande möten och skriftväxling genomförts. Detta sammantaget har över tiden byggt upp det informationsläge FMV har haft och som har legat till grund för de analyser och överväganden FMV genomfört under den tid upphandlingen av HKP 14 pågått.

FMV har kontinuerligt hållit Försvarsmakten informerad. Då projektet har spänt över lång tid har Försvarsmaktens och FMVs organisationer förändrats över tiden och formerna/forum för informationsutbyte. Som exempel kan nämnas att Försvarsmaktens materielsystemansvarige (MSA) de inledande åren ingick som observatör i FMVs projektgrupp. Samordningsmöten (SamHkp) samt koordineringsgruppsmöte för HKP 14 och HKP 15 genomfördes där Försvarsmakten vare sammankallande och där FMVs projektledare var en av de föredragande. Vidare kallade Försvarsmakten till förmöten, där FMV deltog, inför Steering Committé möten med NSHP och NAHEMA.

## 5 Anskaffning av HKP 15

Den 14 januari 2000 fastställde Försvarsmakten PTTEM för HKP 15.<sup>275</sup> PTTEM för HKP 15 beskrev det primära syftet att utgöra ett komplement till HKP 14 för att möjliggöra kostnadseffektiv utbildning och träning av besättningar. Vidare angavs att inom ramen för de prestanda som därvid erfordrades kunde helikoptern

---

<sup>275</sup> PTTEM för HKP 15, FM HKV 01 641:60308, 2000-01-14.

utnyttjas för transporter samt, med kompletterande utrustning, för andra uppgifter.

Den 27 april 2000 fastställde Försvarmakten kompletteringar till PTTEM för HKP 15.<sup>276</sup> I denna komplettering konstaterade Försvarmakten bland annat att flertalet helikoptrar i den storleksordning som är lämplig för HKP 15 är försedda med avionik, i detta avseende presentationsutrustning i cockpit, som är av en annan generation än det som egentligen efterfrågas av Försvarmakten. Med anledning av det konstaterade Försvarmakten att detta krav kunde innebära vissa fördyringar, förseningar och komplikationer avseende certifiering, vilka dock kunde vara acceptabla om större effektivitet uppnås.

Den 8 augusti 2000 lämnade Försvarmakten yttrande till FMV över remiss för anbudsinfordran för HKP 15.<sup>277</sup>

Den 1 september 2000 fastställde FMV en anskaffningsstrategi för anskaffning av lätt helikopter (HKP 15).<sup>278</sup>

Den 1 september 2000 sände FMV ut en anbudsinfordran avseende anskaffning av en lätt helikopter (HKP 15).<sup>279</sup> Anbud skulle inlämnas senast den 4 december 2000.

Den 10 april 2001 sände Försvarmakten in hemställan till Regeringen om medgivande att få beställa HKP 15.<sup>280</sup>

Den 11 juni 2001 offererade FMV anskaffning av HKP 15 till Försvarmakten.<sup>281</sup> Offerten angav att två interimshelikoptrar skulle levereras till Försvarmakten. Offerten angav vidare att den tredje helikoptern (den första i beställt utförande) skulle levereras den 1 april 2003 och den sista och tjugonde helikoptern skulle levereras den 30 april 2007.

Den 19 juni 2001 lade FMV en beställning på Agusta S.p.A. om anskaffning av HKP 15.<sup>282</sup>

Den 19 juni 2001 tecknade FMV avtal med Agusta om initialt underhåll av HKP 15 syftande till att stödja driftsättningen (ICS-avtalet) av HKP 15 i Försvarmakten.<sup>283</sup>

---

<sup>276</sup> Kompletteringar till PTTEM för HKP 15, FM HKV 01 641:65633, 2000-04-27.

<sup>277</sup> HKV yttrande över remiss anbudsinfordran för HKP 15, FM HKV 35 800:70504, 2000-08-08.

<sup>278</sup> Anskaffningsstrategi för anskaffning av lätt helikopter (Hkp15), FMV ProjC H 35 815:4310/00, 2000-09-01.

<sup>279</sup> HKP 15 Light Utility Helicopter, FMV anbudsinfordran 70569-1, 2000-09-01.

<sup>280</sup> Hemställan om att få beställa regeringsobjekt Lätt helikopter, HKP 15, FM HKV 35 900:80524, 2001-04-10.

<sup>281</sup> 2A5:3101 HKP 15, Anskaffning, FMV SYST H23 323:2182/01, 2001-06-11.

<sup>282</sup> HKP 15 Light Utility Helicopter Agreement between Försvarets materielverk and Agusta S.p.A., FMV 70569 – LB133830, 2001-06-19.

Den 20 juni 2001 beställde Försvarmakten anskaffning av HKP 15 av FMV.<sup>284</sup>

Den 22 januari 2002 fastställde FMV en riskanalys avseende HKP 15 funktion.<sup>285</sup>

Den 10 september 2002 levererade Agusta den första interimshelikoptern till FMV.<sup>286</sup>

Den 16 september 2002 levererade Agusta den andra interimshelikoptern till FMV.<sup>287</sup>

Den 15 januari 2003 fattade Försvarmakten ett tidsbegränsat beslut om användning för flygning med interimshelikopter 15, HKP 15I.<sup>288</sup>

Den 28 februari 2003 redovisade FMV projektläget avseende HKP 15 för Försvarmakten i samband med redovisning av objektsramar.<sup>289</sup> FMV konstaterade i redovisningen att Försvarmaktens beställningar avseende HKP 15 överskred av regeringen beviljad objektsram. FMV angav att leveransplanen omförhandlats så att första leverans förskjutits med fyra månader till den 30 juni 2003. Vidare framgick att två stycken civila Agusta 109 Power överlämnats till Försvarmakten under december 2002. Dessa helikoptrar utgjorde ett lån från leverantören och de skulle återlämnas då de första sex helikoptrarna levererats. FMV bedömde att projektet fortlöpte enligt plan som kommunicerats vid utgången av 2002.

Den 6 april 2003 togs en riskhanteringsplan för HKP 15 fram inom FMV.<sup>290</sup> Riskhanteringsplanen var resultatet av en riskgenomgång av HKP 15 som genomförts under första delen av 2003.

Den 24 april 2003 meddelade Agusta leveransförsening för de första sex helikoptrarna till FMV.<sup>291</sup> Agusta angav att leverans av de första tre helikoptrarna skulle kunna påbörjas den 15 november 2003. Enligt kontraktets amendment 1 skulle dessa helikoptrar

---

<sup>283</sup> HKP 15 Light Utility Helicopter Interim Contract Support between FMV and Agusta S.p.A., FMV 70569-LB530249, 2004-12-16.

<sup>284</sup> Beställning av verksamhet inom MS 2A5, FM HKV 23 321:68347, 2001-06-20.

<sup>285</sup> Riskanalys HKP15 funktion, FMV ProjFlyg 35 815:1515/02, 2002-01-22.

<sup>286</sup> Certificate of Acceptance, 70569-LB133830, 2002-09-10.

<sup>287</sup> Certificate of Acceptance, 70569-LB133830, 2002-09-16.

<sup>288</sup> Tidsbegränsat beslut om användning för flygning med Interimshelikopter 15, HKP 15I, FM 35 800:60782, 2003-01-15.

<sup>289</sup> FMV årsredovisning av objektsramar, FMV Plan H 23 386:862, 2003-02-28.

<sup>290</sup> Riskbemötandeplan HKP 15, 2003-04-06.

<sup>291</sup> Agreement n. 70569-LB133830, Agusta GL/03/0408, 2003-04-24.

levereras den 30 juni 2003, den 31 juli 2003 respektive den 31 augusti 2003.

Den 7 maj 2003 svarade FMV till Agusta med anledning av Agustas anmälan om leveransförsening.<sup>292</sup>

Den 9 maj 2003 genomfördes ett styrgruppsmöte för HKP 15.<sup>293</sup> FMV beskrev vid mötet den information om försening som Agusta gav, samt att FMVs bedömning var att Agusta inte skulle kunna följa den reviderade tidplan som de redovisat, då denna tidplan inte innehöll några projektmässiga marginaler. Vid mötet enades Försvarmakten och FMV om hur milstolpsleveranser skulle hanteras. Vid styrgruppsmötet orienterade FMV Försvarmakten om de risker som identifierats avseende HKP 15, bland annat avseende risken och bedömning för fortsatta leveransförseningar. Med anledning av det identifierade överskridandet av objektsramen, genomförde FMV en särskild redovisning av ekonomin för HKP 15. Vid mötet redovisade FMV förutsättningarna inför kontraktstillägg 2.

Den 15 maj 2003 svarade Försvarmakten FMV avseende förutsättningar för leveranser.<sup>294</sup> Försvarmakten angav att man skulle ha svårt att tillgodogöra sig en hög leveranstakt, där den trånga sektorn torde vara FMV:VoVC. Försvarmakten angav att man önskade att leveranserna skulle spridas ut jämnt över de planerade åren fram till slutleverans, och att man var medveten om att denna tidsplan skulle kunna generera ökade kostnader.

Den 3 juli 2003 undertecknades kontraktstillägg 2 som hantlade förseningen mellan den 30 juni 2003 till den 15 november 2003.<sup>295</sup> Uppgårelsen innehöll överenskommelser kring identifierade områden från den kritiska designgranskningen. I förhandlingen överenskom man även om FMVs rätt att leveranser skulle ske med minst två månaders intervall i syfte att möjliggöra nödvändiga acceptanskontroller och en strukturerad tillväxt av antal helikoptrar i Försvarmakten. I förhandlingen behölls vitesklausulerna oförändrad i förhållande till de nya leveranstiderna, vilket ansågs utgöra en stark drivkraft för Agusta med hänsyn till den nya leveransplanen.

---

<sup>292</sup> Concerning Agusta notification of delay of delivery, FMV 70569, 2003-05-07.

<sup>293</sup> Styrgruppsmöte HKP 15, FMV ProjFlyg 35 800:25366/03, 2003-05-09.

<sup>294</sup> Leverans av HKP 15, HKV KRI SJÖ Telefax, 2003-05-15.

<sup>295</sup> Amendment of agreement 70569-LB133830 HKP Light Utility Helicopter, FMV 70569-LB133830, 2003-07-02.

Den 11 september 2003 meddelade Agusta FMV att de hade svårigheter att genomföra kvalificeringen av HKP 15 enligt tidplan och att detta bedömdes få stor negativ inverkan på det samlade kvalificeringsprogrammet.<sup>296</sup> På grund av utvecklingsarbetets krav på civil och militär certifiering, samt det faktum att systemen var nyutvecklade med en hög teknisk komplexitetsnivå, var Agusta beroende av den Italienska luftfartsmyndigheten ENAC arbete och senare det europeiska organet EASA. FMV konstaterade att dessa förseningar till en betydande del var orsakade av den avancerade utvecklingen inom avioniksystemet främst avseende kommunikationssystem, styrautomat samt presentationssystem. Detta var i linje med den risk som identifierats i tillägg till PTTEM den 27 april 2000.

Den 30 september 2003 tillskrev FMV Agusta med anledning av Agustas anmälan om försening.<sup>297</sup>

Den 8 till 10 oktober 2003 genomfördes Project Progress Meeting (PPM) mellan FMV och Agusta.<sup>298</sup> Vid detta möte presenterade Agusta, i anslutning till beskrivning av leveransproblemen, en möjlig lösning med så kallade "intermediate" helikoptrar. Dessa helikoptrar skulle ha haft en avvikande konfiguration utan det moderna avioniksystemet. FMV valde att inte anta detta förslag eftersom det skulle innebära ytterligare en konfiguration, samt att FMV hade levererat två stycken interimshelikoptrar till Försvarmakten för den initiala utbildningen.

Den 18 december 2003 fattade Försvarmakten beslut om förlängd tidsbegränsad användning för flygning med interimshelikopter 15, HKP 15I.<sup>299</sup>

Den 25 mars 2004 fattade Försvarmakten auktorisationsbeslut avseende IT-systemet HGS (HUMS Ground Station) för HKP 15.<sup>300</sup> HGS är ett stödsystem till HKP 15 för insamling av driftdata, felsökning och underhåll.

Den 5 april 2004 anmälde Agusta leveransförsening av HKP 15 till FMV.<sup>301</sup> I förseningsanmälan föreslog Agusta en leveransplan

---

<sup>296</sup> Subject: Agreement n. 70569-LB133830, Agusta BS/dc/03/0906, 2003-09-11.

<sup>297</sup> Concerning the situation for HKP15 Program, FMV UOFlyg 35 815:47831/03, 2003-09-30.

<sup>298</sup> Minutes of 9th Project Progress Meeting Stockholm, 8-9 and 10 October 2003.

<sup>299</sup> Tidsbegränsat beslut om användning för flygning med Interimshelikopter 15, HKP 15I – Förläning, FM HKV 35 800:72076, 2003-12-18.

<sup>300</sup> Auktorisationsbeslut avseende HGS för HKP 15, FM HKV 09 621:64623, 2004-03-25.

<sup>301</sup> Agreement n. 70569-LB133830 – Notification of delay in delivery, Agusta GL/04/0323, 2004-04-05.

där den första helikoptern skulle levereras till FMV den 15 september 2004 och där den sista helikoptern skulle levereras till FMV den 15 november 2007.

Den 21 april 2004 fastställde FMV en riskhanteringsplan avseende HKP 15.<sup>302</sup> Detta genomfördes i enlighet med den då nya processen för riskhantering inom FMV. Omarbetning av tidigare risklistor genomfördes med planen som grund.

Den 28 april 2004 redovisade FMV projektläget avseende HKP 15 för Försvarmakten i samband med redovisning av objektsramar.<sup>303</sup> FMV redovisade att förseningar inträffat i projektet till följd av tekniska problem i projektet. FMV bedömde att leveranser av helikoptrar skulle ske så att FMVs leveranskontroll skulle kunna påbörjas i november 2004.

Den 28 maj 2004 fattade Försvarmakten beslut om direktiv avseende tilläggsavtal inom ICS-avtalet, utbildning samt leveransplan för HKP 15.<sup>304</sup> Försvarmaktens direktiv var föranlett av förändrade behov i Försvarmakten samt ett antal frågeställningar som FMV lyft fram. Försvarmakten hade identifierat ett behov av ett tilläggsavtal till ICS-avtalet för att kunna utnyttja tjänster inom ICS-avtalet på ett effektivt sätt. Vidare hade Försvarmakten under 2004 funnit att det fanns ett behov av att förlägga den kontrakterade personalutbildningen inom ramen för avtalet för så kallad till "Initial training" till Sverige, istället för i Italien. Vidare hade Försvarmakten identifierat ett ytterligare behov av utbildning för teknisk personal. FMV hade den 26 maj 2004 föreslagit en förändrad leveransordning av helikoptrar relativt det avtalade. Avtalet angav att Agusta skulle leverera SBO (Sea Based Operations)- respektive LBO (Land Based Operations)- helikoptrar interfolierat med början under 2005. För att möjliggöra att Agusta skulle kunna kvalificera/certifiera HKP 15 SBO, hade FMV ett ansvar att tillhandahålla fartyg ur Kv Visby-klass. FMV förutsåg problem att tillhandahålla fartyg enligt detta åtagande, vilket skulle kunna påverka Agustas möjlighet att innehålla leveransplanen, och därmed skulle FMV vara den vållande parten till denna försening. FMV föreslog att de åtta HKP 15 SBO skulle levereras sist i stället

---

<sup>302</sup> HKP15 Riskhanteringsplan för genomförande av projektledning, FMV UOFlyg 35 815:1824/04, 2004-04-21.

<sup>303</sup> FMV årsredovisning av objektsramar för år 2003, FMV OpVL Prod H 23 386:2566, 2004-04-28.

<sup>304</sup> Försvarmaktens direktiv och beslut avseende tilläggsavtal inom ICS-avtalet, utbildning, samt leveransplan, för HKP 15, FM HKV 35 800:69277, 2004-05-28.

för interfolierat med HKP 15 LBO. Försvarmakten angav direktiv till FMV enligt ovan för fortsatt förhandlingsarbete, samt beslutade att leveranser av HKP 15 SBO flyttades till att utgöra de sista åtta helikoptrarna i serieleveranserna.

Den 1 juni 2004 tillskrev FMV Agusta med anledning av Agustas förseningsanmälan.<sup>305</sup> FMVs svar till Agusta hade föregåtts av en beredning och bedömning av hur Agusta skulle kunna fullgöra sina åtaganden. Orsaken till förseningen bedömdes i huvudsak kunna hänföras till att Agusta hade problem att certifiera helikoptern. FMV bedömde att Agusta hanterade detta problem med det ansvarstagande som kunde förväntas och bedömde att Agusta skulle kunna hålla en hög produktionstakt, när certifieringsfrågan var löst.

Den 2 juli 2004 fattade Försvarmakten beslut avseende länk mellan HKP 15 och korvett typ Visby.<sup>306</sup>

Den 15 december 2004 angav Försvarmakten direktiv till FMV inför förhandling om utbildningssystem för HKP 15.<sup>307</sup> På grund av leveransförseningarna av HKP 15 från Agusta hade FMV en möjlighet att kräva vite av Agusta. I syfte att undvika utbetalning av vite hade Agusta tidigare erbjudit FMV att istället leverera bland annat ett komplett utbildningssystem för HKP 15. Detta system bestod av en Cockpit Procedural Trainer (CPT) och en serie programlicenser för Multi Media Training (vanligen benämnd Computer Based Training, CBT). FMV hade värderat detta erbjudande från Agusta samt möjligheten att hantera uppkomna viten på detta sätt och hade funnit att, givet att Försvarmakten hade ett behov av denna utrustning, så skulle detta vara mer förmånligt för Försvarmakten och FMV än att acceptera vitesutbetalning enligt avtalet. Försvarmakten angav i sitt direktiv till FMV att FMV skulle eftersträva att framförhandla en lösning så som tidigare hade förordats.

Den 16 december 2004 avtalade FMV och Agusta om en förändring i ICS-avtal för HKP 15.<sup>308</sup> Omförhandlingen hanterade framtagningen av administrativa procedurer för avtalet samt anpassning mot Agustas försenade leveranser.

---

<sup>305</sup> Answer – Delay in delivery, FMV 70569, 2004-06-01.

<sup>306</sup> Försvarmaktens beslut avseende: FMV Beslutsrekommendation avseende länk mellan HKP 15 och korvett typ Visby, FM HKV 35 800:71499, 2004-07-02.

<sup>307</sup> Försvarmaktens direktiv avseende Utbildningssystem för HKP 15, FM HKV 35 815:78963, 2004-12-15.

<sup>308</sup> HKP 15 Light Utility Helicopter Interim Contract Support between Försvarets Materielverk and Agusta S.p.A., FMV 70569-LB530249, 2004-12-16.



Den 29 mars 2005 redovisade FMV projektläget avseende HKP 15 för Försvarmakten i samband med redovisning av objektsramar.<sup>309</sup> FMV konstaterade i redovisningen att Försvarmaktens beställningar avseende HKP 15 överskred av regeringen beviljad objektsram. FMV angav att projektet var försenat till följd av tekniska problem hos leverantören. Relativt det ursprungliga kontraktet angavs förseningen vara cirka 18 månader.

Den 26 september 2005 angav Försvarmakten för FMV hur man önskade att viten för HKP 15 skulle hanteras.<sup>310</sup>

Den 20 december 2005 accepterades den första helikoptern i kontrakterat utförande med vissa identifierade kvarstående anmärkningar.<sup>311</sup> I samband med detta överenskoms att vite skulle regleras i en omförhandling samt att avvikelser från kontrakterad teknisk specifikation skulle regleras. Det skedde ingen överföring av luftvärdighetsansvar vid detta tillfälle och heller ingen fysisk överföring av produkten till FMV. Bakgrunden till acceptansen var förhandlingstekniska skäl där FMV bedömde att fördelar kring förhandlingspositionen för vitet kunde uppnås. FMV förbehöll sig rätten till ett fullständigt återtagande av helikopterindividen om en överenskommelse inte var uppnådd före den 15 februari 2006.

Den 1 januari 2006 började Försvarmakten nya systemöverlämningsprocess (SÖL) för materielsystem att gälla. Detta är en utförlig och strukturerad process där en stor mängd så kallade kravelement skulle granskas av dåvarande Försvarmaktens teknikkontor i samband med överlämningen. Omfattningen av detta arbete, vilket kom att påverka tidsförloppet negativt, framgår av underlaget till det materielsystemintyg som FSI utfärdade den 7 juni 2006 för HKP 15, se nedan.

Den 2 februari 2006 träffade FMV och Agusta en uppgörelse om reglering av viten avseende kontraktet för HKP 15.<sup>312</sup> Uppgörelsen innebar bland annat att FMV erhöll en systemsimulator (Cockpit Procedural Trainer (CPT)), ett träningsverktyg för utbildning (Computer Based Training (CBT)) samt ett uppdragsplaneringssystem (Flight Planning System (FPS)). De nya avtalade leveransdatumerna omfattades av de ursprungliga kontrakte-

---

<sup>309</sup> FMV årsredovisning av objektsramar för år 2004, FMV OpVL Prod H23 386:25410, 2005-03-29.

<sup>310</sup> Vitesförhandling HKP 15 – Försvarmakten val av alternativ, FM HKV 35 815:74685, 2005-09-26.

<sup>311</sup> Leveranscertifikat N. AG-13752 REV. A, 70569-LB133830, 2005-12-20.

<sup>312</sup> Amendment XI – Liquidated Damages, 70569-LB133830, 2006-02-02.

rade vitesklausulerna. Vid leveranstillfället fanns det brister i produkten, som inte bedömdes vara av karaktären att de påverkade förbandsintroduktionen. Bristerna var bland annat sådana som senare skulle avhjälpas via planerade ändringar. Vissa av dessa ändringar krävde förbandserfarenhet från helikoptrarna för att kunna avgöra önskvärd utformning av lösning. Dessa typer av ändringar hanterades i den så kallade retrofit kampanjen som inleddes 2008. Andra typer av brister, var avvikelser från kontraktet där betydelsen bedömdes ringa i förhållande till den ekonomiska insats som krävdes från leverantören. Dessa brister hanterades i en parallell förhandling till den som hanterade förseningen.

Den 2 februari 2006 accepterade FMV leverans av den första helikoptern.<sup>313</sup>

Den 29 mars 2006 accepterade FMV leverans av den andra<sup>314</sup> respektive tredje<sup>315</sup> helikoptern.

Den 12 april 2006 redovisade FMV projektläget avseende HKP 15 år 2005 för Försvarsmakten i samband med redovisning av objektsramar.<sup>316</sup> FMV redovisade att leveranser till Försvarsmakten planerades att ske med början i februari 2006 och att sista leverans var planerad att ske i februari 2009. FMV angav att leveransförseningen uppgick till cirka 2,5 år.

Den 10 maj 2006 fastställde FMV den preliminära uppfyllelsen av PTTEM för HKP 15.<sup>317</sup> Beslutet avsåg införande av HKP 15A (LBO<sup>318</sup>) i materielsystemet och innebar samtidigt att FMV påtog sig ansvaret som MSI<sup>319</sup>-innehavare för materielsystemet HKP 15 enligt RML 5.44. Skälet till att det angavs vara en preliminär uppfyllelse var att den endast omfattade LBO. Den slutliga uppfyllelsen kunde göras först då SBO, samt överkomna ändringar hade införts.

Den 31 maj 2006 accepterade FMV leverans av den fjärde helikoptern.<sup>320</sup>

---

<sup>313</sup> Leveranscertifikat AG 13752 Rev: B, 70569-LB133830, 2006-02-02.

<sup>314</sup> Leveranscertifikat AG 13754 Rev: B, 70569-LB133830, 2006-03-29.

<sup>315</sup> Leveranscertifikat AG 13755 Rev: A, 70569-LB133830, 2006-03-29.

<sup>316</sup> FMV årsredovisning av objektsramar för år 2005, FMV OpVL Prod H 23 386:11348, 2006-04-12.

<sup>317</sup> Preliminär uppfyllelse av PTTEM HKP15, FMV 35 815:13096/2006, 2006-05-10.

<sup>318</sup> LBO = Land Based Operations.

<sup>319</sup> MSI = MaterielSystemIntyg.

<sup>320</sup> Leveranscertifikat AG 13756 Rev: A, 70569-LB133830, 2006-05-31.

Den 7 juni 2006 utfärdade FSI Materielsystemintyg för HKP 15.<sup>321</sup> Försvarmakten (FSI) angav att HKP 15 var det första flygmaterielsystem för vilket Försvarmakten och FMV avsett tillämpa Regler för militär luftfart med avseende på såväl flygoperation och luftvärdighet, omfattande både konstruktion och underhåll, under hela materielsystemets livscykel. Försvarmakten angav vidare att implementering av RML krav hade, såväl av Försvarmakten som FMV, genomförts parallellt och inte helt i fas med design och upphandling av materielsystem HKP 15, varför certifieringen av materielsystemet inletts i ett mycket sent skede och enligt en process som avvek från den som framgick av RML-V-5. Detta förhållande i sig gav upphov till anmärkningar med åtföljande krav på åtgärder och kompenseringer som inte nödvändigtvis innebar ofullkomligheter hos materielsystemet eller i FMV verksamhet. Vidare konstaterade FSI det omedelbara behovet av att Försvarmakten och FMV implementerade en certifieringsprocess som uppfyllde kraven i RML-V-5 och H-Systsäk. Detta ansågs vara en förutsättning för såväl ändringar till detta materielsystemintyg som utfärdande av materielsystemintyg för andra nya materielsystem. Då kraven på innehållet i en Materielsystemsdeklaration utvecklades och förändrades efterhand som arbetet fortskred, samt att överlämningsprocessen genomfördes för ett flygsystem för första gången, kom arbetet att bli en utdragen process fram till juni 2006 då materielsystemintyg utfärdades.

Den 28 juni 2006 accepterade FMV leverans av den femte helikoptern.<sup>322</sup>

Den 28 juni 2006 överlämnade FMV de två första HKP 15 till Försvarmakten.<sup>323</sup>

Den 30 juni 2006 beslutade Försvarmakten att inte nyttja fortsatt leasingmöjlighet av interimshelikoptrar, HKP 15I.<sup>324</sup>

Den 16 augusti 2006 fattade Försvarmakten ett centralt systemsäkerhetsbeslut för flygmaterielsystem Helikopter 15A (HKP 15A).<sup>325</sup>

---

<sup>321</sup> Materielsystemintyg för HKP 15, FM HKV 02 810:69053, 2006-06-07.

<sup>322</sup> Leveranscertifikat AG 13757 Rev: A, 70569-LB133830, 2006-06-28.

<sup>323</sup> Överlämning av HKP 15 individ nr 13752 samt 13754 till Försvarmakten, FM F7 35 815:71314, 2006-06-28.

<sup>324</sup> Leasing av interimshelikoptrar, HKP 15i, FM HKV 35 815:62390, 2006-06-30.

<sup>325</sup> Centralt systemsäkerhetsbeslut för flygmaterielsystem Helikopter 15A (HKP 15A), FM HKV 35 815:66909, 2006-08-16.

Den 16 augusti 2006 fattade Försvarmakten beslut om användning (BOA) för flygmaterielsystem Helikopter 15A (HKP 15A).<sup>326</sup>

Den 12 september 2006 överlämnade FMV den tredje HKP 15 till Försvarmakten.<sup>327</sup>

Den 28 september 2006 accepterade FMV leverans av den sjätte helikoptern.<sup>328</sup>

Den 12 oktober 2006 överlämnade FMV den fjärde och femte HKP 15 till Försvarmakten.<sup>329,330</sup>

Den 15 december 2006 accepterade FMV leverans av den sjunde helikoptern.<sup>331</sup>

Den 20 december 2006 accepterade FMV leverans av den åttonde helikoptern.<sup>332</sup>

Den 16 januari 2007 överlämnade FMV den sjätte HKP 15 till Försvarmakten.<sup>333</sup>

Den 9 mars 2007 accepterade FMV leverans av den nionde helikoptern.<sup>334</sup>

Den 9 mars 2007 överlämnade FMV den sjunde och åttonde HKP 15 till Försvarmakten.<sup>335</sup>

Den 13 april 2007 överlämnade FMV den nionde HKP 15 till Försvarmakten.<sup>336</sup>

Den 16 maj 2007 accepterade FMV leverans av den tionde helikoptern.<sup>337</sup>

Den 26 juni 2007 accepterade FMV leverans av den elfte helikoptern.<sup>338</sup>

Den 3 juli 2007 överlämnade FMV den tionde HKP 15 till Försvarmakten.<sup>339</sup>

---

<sup>326</sup> Beslut om användning (BOA) för flygmaterielsystem Helikopter 15A (HKP 15A), FM HKV 35 815:72241, 2006-08-16.

<sup>327</sup> Fördelning av HKP15 individ nr 13755 till Flygvapnet, FM 35 815:716 41, 2006-09-12.

<sup>328</sup> Leveranscertifikat AG 13758 Rev: A, 70569-LB133830, 2006-09-28.

<sup>329</sup> Fördelning av HKP15 individ nr 13756 till Flygvapnet, FM 35 815:71847, 2006-10-12.

<sup>330</sup> Fördelning av HKP15 individ nr 13757 till Flygvapnet, FM 35 815:71849, 2006-10-12.

<sup>331</sup> Leveranscertifikat AG 13753 Rev: A, 70569-LB133830, 2006-12-15.

<sup>332</sup> Leveranscertifikat AG 13759 Rev: A, 70569-LB133830, 2006-12-20.

<sup>333</sup> Fördelning av HKP15 individ nr 13758 till Flygvapnet, FM 35 815:80058, 2007-01-16.

<sup>334</sup> Leveranscertifikat AG 13761 Rev: B, 70569-LB133830, 2007-03-09.

<sup>335</sup> Fördelning av HKP15 individ nr 13753 och nr 13759 till Flygvapnet, FM 35 815:80633, 2007-03-16.

<sup>336</sup> Fördelning av HKP15 individ nr 13761 till Flygvapnet, FM 35 815:80934, 2007-04-17.

<sup>337</sup> Leveranscertifikat AG 13762 Rev: A, 70569-LB133830, 2007-05-16.

<sup>338</sup> Leveranscertifikat AG 13764 Rev: B, 70569-LB133830, 2007-06-26.

<sup>339</sup> Överlämning av HKP15 individ nr 13762 till Försvarmakten, FM 35 815:81568, 2007-07-03.

Den 7 september 2007 överlämnade FMV den elfte HKP 15 till Försvarsmakten.<sup>340</sup>

Den 12 september 2007 accepterade FMV leverans av den tolfte helikoptern.<sup>341</sup>

Den 15 oktober 2007 överlämnade FMV den tolfte HKP 15 till Försvarsmakten.<sup>342</sup>

Den 30 november 2007 accepterade FMV leverans av den trettonde helikoptern.<sup>343</sup>

Den 14 december 2007 accepterade FMV leverans av den fjortonde helikoptern.<sup>344</sup>

Den 27 februari 2008 accepterade FMV leverans av den femtonde helikoptern.<sup>345</sup>

Den 13 mars 2008 fattade Försvarsmakten beslut om användning (BOA) för flygmaterielsystem Helikopter 15 (HKP 15)<sup>346</sup>. Detta beslut innebar att HKP 15B tillfördes till materielsystemintyget.

Den 26 mars 2008 avtalade FMV och Agusta om en modifiering av levererade helikoptrar, den så kallade "retrofit-campaign", inom ramen för HKP 15-avtalet.<sup>347</sup> Syftet med denna modifiering var att samtliga levererade helikoptrar skulle modifieras till en ensad status i enlighet med kontraktet. Denna kampanj planerades att genomföras under ett drygt år. Agusta genomförde denna kampanj så som avtalats, vilket innebar att Agusta fullföljde överenskommelsen från den 2 februari 2006.

Den 24 april 2008 accepterade FMV leverans av den sextonde helikoptern.<sup>348</sup>

Den 26 maj 2008 fastställde FMV deklARATION av Materielsystem Helikopter 15 i utgåva 2.<sup>349</sup> Beslutet avsåg införande av HKP 15B (SBO<sup>350</sup>) i materielsystemet och innebar samtidigt att FMV påtog

---

<sup>340</sup> Överlämning av HKP15 individ nr 13764 till Försvarsmakten, FM 35 815:81873, 2007-09-07.

<sup>341</sup> Leveranscertifikat AG 13751 Rev: A, 70569-LB133830, 2007-09-12.

<sup>342</sup> Överlämning av HKP15 individ nr 13752 till Flygvapnet, FM 35 815:82353, 2007-10-29.

<sup>343</sup> Leveranscertifikat AG 13763 Rev: A, 70569-LB133830, 2007-11-30.

<sup>344</sup> Leveranscertifikat AG 13765 Rev: A, 70569-LB133830, 2007-12-14.

<sup>345</sup> Leveranscertifikat AG 13766 Rev: A, 70569-LB133830, 2008-02-27.

<sup>346</sup> Beslut om användning (BOA) för flygmaterielsystem Helikopter 15 (HKP15), FM HKV 35 815:64525, 2008-03-13.

<sup>347</sup> Amendment XV – Retrofit Campaign Procedures HKP15/A109LUHS, Amendment XV to 70569-LB133830, 2008-03-26.

<sup>348</sup> Leveranscertifikat AG 13767 Rev: A, 70569-LB133830, 2008-04-24.

<sup>349</sup> Deklaration Materielsystem Helikopter 15 utgåva 2, FMV VO Flyg&Rymd 35 815:23407, 2008-05-26.

<sup>350</sup> SBO = Sea Based Operations.

sig ansvaret som MSI<sup>351</sup>-innehavare för materielsystemet HKP 15 enligt RML 5.44.

Den 28 maj 2008 översände FMV deklARATION avseende materielsystem HKP 15 till Försvarmakten (FSI).<sup>352</sup>

Den 12 juni 2008 utfärdade FSI materielsystemintyg (MSI) för materielsystem (MS) HKP 15.<sup>353</sup> Detta materielsystemintyg omfattade både HKP 15A och HKP 15B.

Den 13 juni 2008 överlämnade FMV den trettonde, fjortonde och femtonde HKP 15 till Försvarmakten.<sup>354</sup>

Den 18 juni 2008 accepterade FMV leverans av den sjuttonde helikoptern.<sup>355</sup>

Den 21 augusti 2008 sände Försvarmakten en offertförfrågan till FMV avseende funktionsutveckling block 1 för HKP 15.<sup>356</sup> Funktionsutveckling block 1 avsåg upphandling av tio stycken partikelseparatorer (Engine Particle Separator, EAPS) samt tio stycken uppsättningar av ballistiskt skydd för cock-pit. I offertförfrågan framgår att målet var att dessa system skulle vara tillgängliga för första insatsberedskap den 1 januari 2010, samt därefter i insatsberedskap för NBG11. Vidare angav Försvarmakten att de önskade leveranstidpunkterna hade hög prioritet. FMV konstaterade att dessa tidsförhållanden innebar att en leverantörsbeställning behövde läggas snarast för att skapa förutsättningar att kunna innehålla den tidplan som Försvarmakten angivit.

Den 15 september 2008 svarade Försvarmakten FMV att man accepterade att FMV inte kunde förbinda sig avseende första leverans till november 2009 av ballistiskt skydd samt partikelseparator. Försvarmakten accepterade att leverans skulle ske sannolikt i augusti 2010.<sup>357</sup>

Den 30 september 2008 accepterade FMV leverans av den artonde helikoptern.<sup>358</sup>

---

<sup>351</sup> MSI = MaterielSystemIntyg.

<sup>352</sup> MS HKP15. Översändelse av Deklaration Materielsystem Helikopter 15, FMV AK Flyg&Rymd/HKP 35 815:29670/2008, 2008-05-28.

<sup>353</sup> Materielsystemintyg för MS HKP 15, FM HKV 02 810:70728, 2008-06-12.

<sup>354</sup> Överlämning av HKP15 individ nr 13763, -66, 13767 till Försvarmakten, FM 35 815:91484, 2008-06-13.

<sup>355</sup> Leveranscertifikat AG 13768 Rev: A, 70569-LB133830, 2008-06-18.

<sup>356</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 395, FM HKV 23 321:74617, 2008-08-21.

<sup>357</sup> E-post ang. Tolkning offertförfrågan HKP15, 35 815:56956/2009.

<sup>358</sup> Leveranscertifikat AG 13769 Rev: A, 70569-LB133830, 2008-09-30.

Den 11 september 2008 tillskrev FMV Agusta och angav sin tolkning av hur Agusta uppfyllt sina åtagande i kontraktet för anskaffning av HKP 15.<sup>359</sup> FMV angav bland annat att ofullständiga leveranser kunde indelas i att HKP 15 LBO inte levererats i slutlig avtalad konfiguration, saknade utrustningar enligt CoC, ofullständiga leveranser av uppdragsutrustning, ofullständig utbytbar ("provisions for" inte uppfyllt), avsaknad av viss dokumentation samt ej korrekt leverans av dokumentation och material för besättningsutbildning. FMV angav att man avsåg innehålla ett substantiellt belopp vid leverans av den nittonde helikoptern och att det innehållna beloppet skulle utbetalas då samtliga HKP 15 LBO genomgått modifieringskampanj för att fylla de kontraktuella åtagandena. FMV angav slutligen att man avsåg att innehålla ytterligare ett substantiellt belopp vid leverans av den tjugonde helikoptern och att det innehållna beloppet skulle betalas då Agusta fullgjort samtliga sina åtaganden enligt kontraktet.

Den 15 september 2008 beställde FMV partikelseparatorer (Engine Air Particle Separators (EAPS)) och ballistiskt skydd till HKP 15.<sup>360</sup>

Den 23 september 2008 överlämnade FMV den sextonde och sjuttonde HKP 15 till Försvarmakten.<sup>361</sup>

Den 15 oktober 2008 sände FMV ut en RFI avseende en planerad upphandling av underhåll/vidmakthållande av HKP 15.<sup>362</sup> RFI:n syftade till att samla information för att skapa en logistklösning för Försvarmaktens vidmakthållande, drift och underhåll. Bakgrunden till RFI:n var att det gällande underhållsavtalet gäller till och med den 18 september 2010. FMV ville på detta sätt dels informera marknaden att en kommande upphandling av underhållslösning var förestående, dels bygga upp kunskapen inför denna upphandling. Svar på RFI:n skulle inlämnas senast den 16 januari 2009.

Den 28 oktober 2008 överlämnade FMV den artonde HKP15 till Försvarmakten.<sup>363</sup>

---

<sup>359</sup> Completion of deliveries (HKP 15 A109LUHS) and remaining payments, FMV Air & Space Procurement 70 569:700/2008, 2008-09-11.

<sup>360</sup> EAPS and ballistics protection, FMV beställning 70569 – LB766066.

<sup>361</sup> Fördelning av HKP15 individ nr 13765 och 13768 till Försvarmakten, FM 35 815:92016, 2008-09-23.

<sup>362</sup> Request for Information HKP 15 (Agusta A109LUHS) Helicopter Support Agreement, FMV Air and Space Procurement 35 815:47422/2008, 2008-10-15.

<sup>363</sup> Överlämning av HKP15 individ nr 13769 till Försvarmakten, FM 35 815:92332, 2008-11-04.

Den 27 november 2008 sände Försvarsmakten en kompletterande offertförfrågan till FMV avseende funktionsutveckling av HKP 15.<sup>364</sup>

Den 27 november 2008 accepterade FMV leverans av den nittonde helikoptern.<sup>365</sup>

Den 17 december 2008 accepterade FMV leverans av den tjugonde (sista) helikoptern.<sup>366,367</sup>

Den 17 december 2008 överenskom FMV och Agusta om en utlåning av två HKP 15 under en begränsad tid från FMV till Agusta för tekniska tester.<sup>368</sup> Som motprestation avtalades att Agusta leverera ytterligare två extra partikelseparatorer utan extra kostnad. Detta innebär att totalt tolv partikelseparatorer kommer att levereras, det vill säga att samtliga HKP 15 LBO utrustas med dessa. Överenskommelsen stadfästes i en kontraktsuppdatering den 4 mars 2009.<sup>369</sup>

Den 19 december 2008 fastställde FMV en riskhanteringsplan i utgåva 2 avseende HKP 15.<sup>370</sup>

Den 22 december 2008 beställde FMV en komplettering till beställningen avseende partikelseparatorer och ballistiskt skydd för HKP 15.<sup>371</sup>

Den 14 januari 2009 tillskrev FMV Försvarsmakten avseende framtida möjlig funktionsutveckling av HKP 15.<sup>372</sup>

Den 14 januari 2009 offererade FMV funktionsutveckling block 1 för HKP 15 till Försvarsmakten.<sup>373</sup> Block 1 avsåg bland annat partikelseparatorer och ballistiskt skydd.

---

<sup>364</sup> Kompletterande offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 395, FM HKV 23 321:900054, 2008-11-27.

<sup>365</sup> Leveranscertifikat AG 13760 Rev: A, 70569-LB133830, 2008-11-27.

<sup>366</sup> Leveranscertifikat AG 13770 Rev: A, 70569-LB133830, 2008-12-17.

<sup>367</sup> Certificate of Fulfilment/Acceptance, AG 13770 contract 70569-LB133830, 2008-12-17.

<sup>368</sup> With reference to Agusta request of lending HKP15 s/n 13760 and s/n 13770, FMV Air & Space Procurement 70569, 2008-12-17.

<sup>369</sup> Amedment 1 to FMV order 70569-LB766066 EAPS and Ballstic Protection (BP), FMV Air & Space Procurement 70569-LB766066, 2009-03-04.

<sup>370</sup> HKP15 Riskhanteringsplan för genomförande av projektledning, FMV UOFlyg 35 815:1824/04 utgåva 2.0, 2008-12-19.

<sup>371</sup> Complements to EAPS and Ballistic Protection HKP15, FMV beställning 70569 – LB782846, 2008-12-22.

<sup>372</sup> MS HKP15 Funktionsutveckling Block 3, FMV AK Flyg&Rymd HKP 35 815:1833/2009. 2009-01-14.

<sup>373</sup> 395:5402 Funkt. Utveckling block 1, FMV AK Flyg&Rymd 23 321:900/2009, 2009-01-14.



Den 14 januari 2009 offererade FMV projektledning HKP 15 till Försvarsmakten vilken bland annat omfattade verifieringsprov avseende HKP 15 fartygsländningsförmåga.<sup>374</sup>

Den 16 januari 2009 inkom svar på FMVs RFI avseende upphandling av underhåll/vidmakthållande för HKP 15. Fem anbudsgivare lämnade svar på RFI:n. FMV analyserade dessa RFI-svar och noterade att Agusta inte lämnat något RFI-svar. FMV bedömde att Agusta inte har som affärsidé att tillhandahålla underhållslösningar och därför överlåter detta åt marknaden. Vidare har Agusta ett samarbete med Patria som är den leverantör som i praktiken fullgör Agustas åtagande i ICS-avtalet. Då FMV analyserat RFI-svaren genomfördes återkoppling till samtliga fem leverantörer som inlämnat RFI-underlag genom besök hos anbudsgivarna under perioden februari till maj 2009.

Den 26 januari 2009 offererade FMV anskaffning av kompletterande materiel för HKP 15 till Försvarsmakten.<sup>375</sup>

Den 5 februari 2009 beställde Försvarsmakten funktionsutveckling block 1 för HKP 15 från FMV.<sup>376</sup>

Den 19 februari 2009 beställde Försvarsmakten omförhandling av verksamhet för anskaffning till HKP 15 från FMV.<sup>377</sup>

Den 19 februari 2009 beställde Försvarsmakten projektledning HKP 15 från FMV.<sup>378</sup>

Den 26 februari 2009 överlämnade FMV den nittonde HKP 15 till Försvarsmakten.<sup>379</sup>

Den 29 april 2009 överlämnade FMV den tjugonde (sista) HKP 15.<sup>380</sup>

Den 4 juni 2009 sände FMV en skrivelse till Agusta där FMV påtalade att Agusta inte hade uppfyllt åtaganden inom ramen för underhållskontraktet (ICS).<sup>381</sup> FMV angav att avtalets giltighet ska utsträckas till den 31 december 2011.

---

<sup>374</sup> 2A5:3002 Projektledning HKP 15, FMV AK Flyg&Rymd 23 321:899/2009, 2009-01-14.

<sup>375</sup> 2A5:3101 HKP 15, Anskaffning (2.2), FMV AK Flyg&Rymd 23 321:901/2009, 2009-01-26.

<sup>376</sup> Beställning av verksamhet inom MS 395, FM HKV 23 321:51818, 2009-02-05.

<sup>377</sup> Omförhandling av beställning för verksamhet inom MS 395, FM HKV 23 321:52962, 2009-02-19.

<sup>378</sup> Omförhandling av beställning för verksamhet inom MS 395, FM HKV 23 321:52961.

<sup>379</sup> Överlämning av HKP15 individ nr 13770 till Försvarsmakten, FM 35 815:10457, 2009-02-26.

<sup>380</sup> Överlämning av HKP15 individ nr 13760 till Försvarsmakten, FM 35 815:11097, 2009-04-29.

<sup>381</sup> Analysis of the ICS agreement for the A109 LUHS (HKP15), FMV AK Flyg&Rymd 35 815:24460/2009, 2009-06-04.

Den 6 juni 2009 sände FMV en begäran om bemyndigande till Försvarsmakten avseende att få inleda förhandling om förlängning av ICS-avtalet.<sup>382</sup>

FMV hade sedan en tid arbetat med att bereda framtagande av ett nytt underhållsavtal med avsikt att det skulle träda ikraft då det gällande ICS-avtalet upphör den 18 september 2010. FMV saknade vid denna tidpunkt väsentlig information om Försvarsmaktens kravbild för underhållskoncept HKP 15 för den kommande avtalsperioden för att kunna genomföra en upphandling. Vid denna tidpunkt bedömde FMV det inte längre som möjligt att, med den information som fanns till hands, kunna framförhandla ett underhållsavtal på affärsmässiga grunder som skulle kunna träda ikraft med start den 19 september 2010. FMV bedömde vid denna tidpunkt att ett forcerat förfarande dels skulle innehålla ett oacceptabelt mått av risk till följd av oklara förutsättningar, dels att reell konkurrens skulle sättas ur spel till följd av så tidsmässigt kort upphandlingsförfarande skulle tillämpas och att vissa leverantörer därigenom i praktiken skulle utestängas från möjligheten att lämna konkurrenskraftiga anbud. Då fortsatt upphandling inte längre var möjligt tillskrev FMV Försvarsmakten med en begäran om att få bemyndigande att inleda förhandling om förlängning av ICS-avtalet med sex till tolv månaders förlängning. FMV var medvetet om att förhandlingspositionen inte skulle påverkas positivt som en följd av detta, men bedömde sannolikheten som stor att Försvarsmaktens verksamhet med HKP 15 skulle komma att påverkas negativt under 2010 om en förlängning inte säkerställdes.

Den 13 augusti 2009 lämnade Försvarsmakten en offertförfrågan till FMV avseende interimslösning av förlängningskaraktär för flygunderhåll och logistik för HKP 15 med anledning av att nuvarande ICS-avtal upphör.<sup>383</sup> Av offertförfrågan framgick att flygunderhållskonceptet för HKP 15 inte hade definierats av Försvarsmakten. Försvarsmakten angav att FMV, inom interimslösningen, skulle eftersträva ökad förmåga vid internationell insats vad avsåg möjlighet att få flygunderhållstjänster och/eller logistik tillhandahållen på (säker) plats i anslutning till insatsområde. Försvarsmakten angav att avsikten var att efter en interimslösning inleda en första avtalsperiod om preliminärt tre år, med option till förlängning.

<sup>382</sup> MS HKP15, Begäran om bemyndigande att inleda förhandling av förlängning av gällande ICS-avtal, FMV AK F&R/HKP 25 815:11504/2009, 2009-04-06.

<sup>383</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 395.

Försvarsmakten gav FMV i uppgift att tillse att en interimslösning tillskapas som gör att minst nuvarande förmåga inom flygunderhåll och logistik bibehålls till och med den 31 december 2011. Inom interimslösningen ska ökad förmåga vid internationella insatser vad avser möjlighet att få flygunderhållstjänster och/eller logistik tillhandahållas på (säker) plats i anslutning till insatsområde. Dimensioneringen av ökad förmåga bör ske för att kunna stödja helikopterenhet i NBG-11 i resursmässigt rimlig omfattning.

FMVs analys av förutsättningarna för det fortsatta arbetet med underhållsavtal för HKP 15 är att det är oklart huruvida en förlängning av nuvarande avtal går att framförhandla till affärsmässigt acceptabla villkor. Vidare bedömer FMV att Försvarsmaktens preliminära inriktning om en första avtalsperiod efter ICS-avtalet om tre år innebär att det inte kommer att finnas förutsättningar att skapa en OPS-liknande lösning för underhållsavtal för HKP 15.

Den 25 augusti 2009 svarade Agusta till FMV med referens till FMV tidigare skrivelse att Agusta analyserade ICS avtalet eftersom FMV angivit att Agusta inte uppfyllt sina åtaganden.<sup>384</sup>

Den 21 september 2009 översände FMV en rapport till Försvarsmakten avseende anskaffningsbehov för insats med HKP 15.<sup>385</sup>

Den 1 oktober 2009 lämnade Försvarsmakten en offertförfrågan till FMV avseende kompletterande utrustning för HKP 15 med anledning av missionen ATALANTA.<sup>386</sup>

Den 8 oktober 2009 lämnade Försvarsmakten en offertförfrågan till FMV avseende anskaffning av verktyg och flygunderhållsutrustningar vid insats med HKP 15, initialt avseende ATALANTA.<sup>387</sup>

Den 5 november 2009 sände FMV en skrivelse till Agusta angående omförhandling av underhållsavtalet ICS med Agusta.<sup>388</sup> FMV föreslog att ICS-avtalet så snart som möjligt skulle omförhandlas.

---

<sup>384</sup> Agusta Subject: HKP15 – Analysis of the ICS agreement for the A109 LUHS, FMV AK Flyg & Rymd 35 815:56959/2009, 2009-12-11.

<sup>385</sup> Delrapport 1 avs. anskaffningsbehov för Insats HKP15, FMV AK Flyg&Rymd 40981/2009, 2009-09-21.

<sup>386</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 341, FM HKV 23 321:64406, 2009-10-01.

<sup>387</sup> Offertförfrågan avseende verksamhet inom MS 395, FM HKV 23 321:64796, 2009-10-08.

<sup>388</sup> Renegotiation of ICS agreement Helicopter 15 (A109LUHS), FMV Flyg&Rymd 35 815:49057/2009, 2009-11-05.

FMV har den 23 mars 2009 redovisat historiskt flygtidsuttag för HKP 15 till Militärhelikopterutredningen till och med 2008.<sup>389</sup> Under 2009 flögs totalt drygt 3300 flygtimmar med HKP 15, huvudsakligen av Försvarsmakten. Flygtiden fördelades på drygt 2000h på HKP 15A respektive drygt 1300h på HKP 15B.

---

<sup>389</sup> Svar på begäran om uppgifter från Militärhelikopterutredningen, FMV GD 35 800:14490/2009, 2009-03-23.

# Statens offentliga utredningar 2010

*Kronologisk förteckning*

1. Lätt att göra rätt – om förmedling av brottsskadestånd. Ju.
2. Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. Ju.
3. Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. M.
4. Allmänna handlingar i elektronisk form – offentlighet och integritet. Ju.
5. Skolgång för alla barn. U.
6. Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. M.
7. Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. IJ.
8. En myndighet för havs- och vattenmiljö. M.
9. Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. Jo.
10. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
11. Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. Ku.
12. I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. Ku.
13. Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. Fi.
14. Partsinsyn enligt rättegångsbalken. Ju.
15. Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. Ju.
16. Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. IJ.
17. Prissatt vatten? M.
18. En reformerad budgetlag. Fi.
19. Lärning – en bro mellan skola och arbetsliv. U.
20. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. Fi.
21. Bättre marknad för tjänstehundar. Jo.
22. Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. Fö.
23. Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. N.
24. Avtalad upphovsrätt. Ju.
25. Viss översyn av verksamhet och organisation på informations säkerhetsområdet. Fö.
26. Flyttningsbidrag och unionsrätten. A.
27. Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. N.
28. Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. U.
29. En ny förvaltningslag. Ju.
30. Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. N.
31. Första hjälpen i psykisk hälsa. S.
32. Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. UD.
33. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
34. På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksutställningar. Ku.
35. Kunskap som befrielse? En metanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. U.
36. Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. U.
37. Sverige för nyanlända utanför flyktingmottagandet. IJ.
38. Muttbrott. Ju.
39. Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. S.

40. Cirkulär migration och utveckling  
– kartläggning av cirkulära rörelsemönster  
och diskussion om hur migrationens ut-  
vecklingspotential kan främjas. Ju.
41. Kompensationstillägg – om ersättning vid  
försenade utbetalningar. S.
42. Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårds-  
lag. Jo.
43. Förundersökningsbegränsning. Ju.
44. Mål och medel – särskilda åtgärder för  
vissa måltyper i domstol. Ju.
45. Händelseanalys vid självmord inom hälso-  
och sjukvården och socialtjänsten.  
Förslag till ny lag. S.
46. Utländsk näringsverksamhet i Sverige.  
En översyn av lagstiftningen om  
utländska filialer i ett EU-perspektiv. N.
47. Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och  
sjukfrånvaro – vilka är sambanden?  
En systematisk litteraturöversikt. S.
48. Multipla hälsoproblem bland personer  
över 60 år. En systematisk litteratur-  
översikt om förekomst, konsekvenser  
och vård. S.
49. Förbud mot köp av sexuell tjänst. En ut-  
värdering 1999–2008. Ju.
50. Försvarmaktens helikopterresurser. Fö.

# Statens offentliga utredningar 2010

---

## Systematisk förteckning

### Justitiedepartementet

---

- Lätt att göra rätt  
– om förmedling av brottskadestånd. [1]
- Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. [2]
- Allmänna handlingar i elektronisk form  
– offentlighet och integritet. [4]
- Partsyn enligt rättegångsbalken. [14]
- Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. [15]
- Avtalad upphovsrätt. [24]
- En ny förvaltningslag. [29]
- Mutbrott. (38)
- Cirkulär migration och utveckling  
– kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. [40]
- Förundersökningsbegränsning. [43]
- Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. [44]
- Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. [49]

### Utrikesdepartementet

---

- Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. [32]

### Försvarsdepartementet

---

- Krigets Lagar – centrala dokument om folk-rätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. [22]
- Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. [25]
- Försvarsmaktens helikopterresurser. [50]

### Socialdepartementet

---

- Första hjälpen i psykisk hälsa. [31]
- Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. [39]

- Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. [41]
- Händelseanalys vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. [45]
- Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden?  
En systematisk litteraturöversikt. [47]
- Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturöversikt om förekomst, konsekvenser och vård. [48]

### Finansdepartementet

---

- Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. [13]
- En reformerad budgetlag. [18]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. [20]

### Utbildningsdepartementet

---

- Skolgång för alla barn. [5]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [10]
- Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. [19]
- Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. [28]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [33]
- Kunskap som befrielse? En metaanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. [35]
- Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. [36]

### **Jordbruksdepartementet**

---

Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. [9]

Bättre marknad för tjänstehundar. [21]

Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdslag. [42]

### **Miljödepartementet**

---

Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. [3]

Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. [6]

En myndighet för havs- och vattenmiljö. [8]

Prissatt vatten? [17]

### **Näringsdepartementet**

---

Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. [23]

Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. [27]

Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. [30]

Utländsk näringsverksamhet i Sverige.

En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. [46]

### **Integrations- och jämställdhetsdepartementet**

---

Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målriktat arbete på tre samhällsområden. [7]

Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. [16]

Sverige för nyanlända utanför flyktingmottandet. [37]

### **Kulturdepartementet**

---

Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. [11]

I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. [12]

På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksutställningar. [34]

### **Arbetsmarknadsdepartementet**

---

Flyttningsbidrag och unionsrätten. [26]