Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite
Møte torsdag den 9. februar 1961 kl. 9.

Møtet ble ledet av formannen, F i n n M o e .

Til stede: Borten, Bøyum, Løbak, Kjøs, Mellesmo, Finn Moe, Nordahl, Offerdal, Erling Petersen, Røiseland, Wikborg, Langhelle, Henrik Svensen, Dahl, Hareide, Hegna, Hønsvald, Paul Ingebretsen, Vatnaland og Reidar Carlsen.

Av Regjeringens medlemmer var til stede: samferdselsministeren, statsråd Bratteli.

Dessuten ble byråsjef Breien fra Samferdselsdepartementet gitt adgang til møtet.

Formannen: Som medlemmene er klar over, ble det i Stortingets møte den 26. januar vedtatt følgende forslag:

> "Stortinget bed den utvida utanriks- og konstitusjonsnemnda om å taka opp til drøfting dei spørsmåla som er nemnde i samband med taxi-flyginga i juni-juli 1960. "

Alle medlemmene vil jo kjenne til hvilke spørsmål det var som var "nemnde" i samband med dette. Vi har da synes det var best å begynne med å la statsråden få lov til å redegjøre for saken, og han kan jo i denne komite, hvor der er taushetsplikt, si mer enn han sa i åpent stortingsmøte. Jeg gir ordet til statsråden.

Statsråd Bratteli: Jeg vil gjerne be om å kunne få gi en relativt fyldig redegjørelse for denne saken når den er kommet i den stilling den nå står i, og når den nå skal behandles her. Jeg skal forsøke allikevel å unngå å gå unødig i detaljer i denne muntlige redegjørelsen. For en del punkters vedkommende skal jeg i den utstrekning det foreligger dokumenter, få overlevere kopier av disse dokumenter til vedkommende saksordfører.

Men jeg vil gjerne få lov å starte med å nevne først et par ting som kan sies å være av mer formell art, men som jeg gjerne også vil ha med for sammenhengens skyld i en slik redegjørelse. Det gjelder to ting: For det første tidspunktet for behandlingen av saken i Stortinget - som det jo har vært sagt og skrevet en del om - og for det annet de samtalene jeg hadde med Engan. Jeg skal ikke referere de samtalene, men det er et par sider ved det som jeg finner det riktig å gi opplysning om. Jeg har dessverre ikke med originalene av henvendelsene fra Stortinget om dette grunngitte spørsmål osv., men jeg går ut fra at Stortingets kontor har kopier.

En vil huske at omkring den tid da Stortinget trådte sammen til høstsesjonen, reiste Engan et begrunnet spørsmål til forsvarsministeren. Noen dager senere kom det en ny henvendelse fra Stortinget, hvor det begrunnede spørsmål ble gjort om til en interpellasjon. Både spørsmålet og interpellasjonen var rettet til forsvarsministeren. Noen få dager etter at spørsmålet var gjort om til interpellasjon, ble saken av forsvarsministeren oversendt til samferdselsministeren som rette vedkommende, fordi det var Luftfartsdirektoratet som hadde behandlet denne saken.

Så er jeg nødt til for oversiktens skyld - hadde jeg nær sagt - å nevne at jeg av min lege ble beordret innlagt på Rikshospitalet 14. oktober, og mitt fravær kom til å vare helt til 1. november. Ikke bare kunne jeg da ikke svare på noe som helst her i bygningen i den tiden, men enhver vil også vite at slikt forrykker ens arbeid nokså mye i det hele tatt.

Jeg hadde etter at jeg kom tilbake, kontakt med Stortinget. Jeg hadde liggende, så vidt jeg husker, fire-fem begrunnede spørsmål og et par - tre interpellasjoner. I grunnen det eneste av dette som jeg hadde noe mer energiske henvendelser om, var et annet spørsmål fra Engan, nemlig det som gjaldt Skutvik - Svolvær-fergen. Den saken skal jeg ikke minne om her. Det er vel kjent hvilken skjebne den fikk under behandlingen i Stortinget.

Men jeg vil gjerne reservere meg mot de antydninger som er kommet - i det minste i aviser - om at det fra min side eller fra Regjeringens side har vært drevet noen spesiell obstruksjon i relasjon til dette spørsmålet fra Engan om helikopterflyvningen. Som jeg gjorde oppmerksom på i Stortinget, ga jeg - sannsynligvis omkring 1. desember eller i slutten av november - blanko beskjed til Stortingets kontor om at jeg var rede til å svare på spørsmål og interpellasjoner i den utstrekning en fant anledning til å føre dem opp, men det ble ikke anledning til å føre opp en rekke ting, og de kom da opp først etter nyttår.

Det er den siden av saken.

Så er det dette med henvendelsen til Engan om å føre denne interpellasjonen tilbake til begrunnet spørsmål. Det henger da delvis sammen med selve saken, og jeg skal komme tilbake til det saklige innhold i det, men også der har det vært antydet at det har vært drevet et langvarig press for å få formen omgjort fra interpellasjon til begrunnet spørsmål.

Sammenhengen er følgende - nå ber jeg om at det i denne komite ikke blir misforstått om jeg i et par anledninger for en viss oversikts skyld er nødt til å nevne embetsmenn; det er ikke for å fraskrive meg noe ansvar, men for å gi en viss forklaring på bestemte hendelsesforløp.

Da denne sak kom under overveielse hos meg i november måned, ble den gått igjennom av den nåværende departementsråd i Samferdselsdepartementet. For ordens skyld vil jeg gjøre oppmerksom på at han ikke hadde eller kunne ha noe med saken å gjøre i juni, for han begynte i Samferdselsdepartementet 1. juli og begynte så å si med å ta ferien. Men han hadde gått saken igjennom, og på grunnlag av hans gjennomgåelse tilrådet han meg å ta kontakt med Engan og foreslå at dette ikke ble tatt som en interpellasjon, men som et begrunnet spørsmål. Grunngivingen skal jeg komme tilbake til i min egen grunngiving av dette forhold.

Etter å ha vurdert saken, bestemte jeg meg for å ta en slik kontakt med Engan, men etter som det ikke ble aktuelt å ta saken opp før jul, hadde jeg heller ikke noen kontakt med Engan om det, da. Jeg har ikke notert i min kalender akkurat dagen jeg hadde denne kontakt med Engan - det er én samtale det dreier seg om - men jeg er nokså sikker på at det var på torsdag den 19. januar. Det var en meget gemytlig samtale. Det var bare vi to til stede. Jeg redegjorde for de grunner som jeg mente forelå for å ta dette i den avgrensede form av et begrunnet spørsmål. Engan

lovte å overveie det. Det eneste jeg ellers skal si om det, er at han sa at før han tok standpunkt, ville han konferere med sin gruppefører, hr. Borten, om den side av saken.

Dagen etter denne samtalen kom det så en tospalter i "Norges Handels- og Sjøfartstidende" på første side, hvor det står:

""Helikopter-saken" opp mens Handal er borte? "Regjeringsfølere" har fått bestemt nei."

Og så er det da en tekst av samme innhold. Min første reaksjon på dette var at det formodentlig betydde at Engan hadde kommet til at han ikke ville frafalle interpellasjonen. Det var under samtalen selvfølgelig helt klart at det var han selv som avgjorde hvorvidt dette skulle være begrunnet spørsmål eller interpellasjon. Men allikevel ble det til at det også ble avtalt en slik samtale med hr. Borten.

Etter at jeg hadde hatt en samtale med hr. Borten, hvor jeg også redegjorde for grunnene til at jeg mente det var hensiktsmessig å ta det i form av et begrunnet spørsmål, var det - så vidt jeg vet, videre samtale mellom hr. Borten og Engan, og til slutt en meget kort samtale mellom hr. Borten, Engan og meg, hvor jeg da fikk den beskjed at Engan gjorde interpellasjonen om til et begrunnet spørsmål. Der har jeg notert dagen: Det foregikk tirsdag den 24. januar.

De to samtalene jeg her har nevnt, er de eneste henvendelser jeg har rettet om å få saken gjort om fra interpellasjon til grunngitt spørsmål. Hvorfor, skal jeg som sagt komme tilbake til i samband med selve saken.

Så er jeg nødt til å nevne også en ting til - heller ikke for å begrense mitt eget ansvar, men som forklaring, særlig i relasjon til eventuelle spørsmål som måtte komme etterpå. Det er at jeg personlig overhodet ikke hadde noe med denne saken å gjøre før Engans begrunnede spørsmål kom. Jeg kan derfor ikke svare på noe som helst ved å søke tilbake i min erindring, fordi jeg som sagt ikke hadde noe med saken å gjøre. Den ble behandlet i departementets avdeling Luftfartsdirektoratet. Jeg gjentar: Jeg sier ikke dette for å begrense mitt ansvar, men for å forklare at jeg ikke ut fra min erindring kan gi noen opplysninger om saken. Men jeg har på grunnlag av en gjennomgåelse av saken med dem som hadde med den å gjøre, og på grunnlag av en del dokumenter, delvis også fra Utenriksdepartementet, forsøkt å rekonstruere den på best mulig måte.

Kanskje jeg så med en gang skal si et par ord om hvorfor jeg for min del kom til at det var mest hensiktsmessig å ta denne saken som et begrunnet spørsmål. Det ligger i sakens natur - og det fremgår jo også av den diskusjon som har reist seg senere omkring selve saken - at en her beveger seg på hva jeg vil kalle grensefeltene til forhold som er underlagt militær hemmeligholdelse. Selve de faktiske forhold omkring tillatelsen til at dette helikoptret kunne foreta demonstrasjonsflyvninger, og den ytre ramme om behandlingen av saken, sto det for meg slik at en kunne få gitt fullstendig opplysning om gjennom å svare på et grunngitt spørsmål. Enda mer så, når en kunne snakke med spørsmålsstilleren på forhånd og så å si gjøre oppmerksom på at det også var andre problemer i en sånn sak, som det ikke var så lett å svare på i et åpent stortingsmøte, hvis en ikke skulle enten la det bli stående igjen ubesvarte spørsmål - som en jo har sett i denne saken ikke er noe særlig hyggelig - eller

eventuelt være nødt til å fortelle ting som ikke egentlig burde fortelles i et åpent stortingsmøte.

Det første moment her er da dette, at alle de som hadde med saken å gjøre - også de militære som fikk med saken å gjøre - da den ble behandlet, mente at det var det mest hensiktsmessige i relasjon til russerne at denne saken ble behandlet som en sivil sak. Derfor ble den i forhold til russerne i formen helt ut behandlet som en sivil sak, ikke som en militær sak, og i den utstrekning militære sikkerhetsorganer her ble brakt inn, var det en rent intern administrativ affære på vår side, som selvfølgelig russerne ikke fikk noen beskjed om. Det er, så vidt jeg vet, en god regel i hemmeligholdelse i det hele tatt, både militært og på andre områder, at hvis en vil holde en sak hemmelig, så er det ikke bare innholdet i saken som en skal holde hemmelig, men også det forhold at der foreligger en hemmelig sak. Jeg må derfor si at det var og er min oppfatning at det her ville være mest hensiktsmessig ikke å avgi erklæring om hvilke militære sikkerhetsorganer som hadde vært inne i denne saken. Og det var for så vidt også med stor ulyst at jeg, om jeg så må si, fant å måtte la meg provosere til å referere den uttalelsen - som riktignok ble avgitt etterpå - som var undertegnet av Øen og Evang, og hvor de ga uttrykk for at de ikke fant at det hadde gått ut over noen sikkerhetsmessige hensyn at tillatelsen til helikopterflyvning var gitt. Vel, det er nå den side av saken. Jeg vil gjerne fastholde at dette på norsk side ble behandlet som en sivil flysak og ikke som en militær sikkerhetssak, selv om det selvfølgelig er så at de militære sikkerhetsorganer her var med i bildet på bestemte trinn av saken.

Det annet er at det også er bestemte ting ved kontrollen her som det kunne bli stilt spørsmål om, som veldig lett kunne bli stående igjen som ubesvarte spørsmål, eller hvor en måtte fortelle om hvordan det hele skjedde. Jeg skal nå gå forbi, men om et øyeblikk komme tilbake til, hvordan den tekniske kontroll av helikoptret foregikk da det kom. Det er ett moment i saken. Dessuten er en her ved spørsmålet om hvilke sikkerhetshensyn som kommer inn. Det kan til dels være dette fotograferingsspørsmålet, som jeg også skal komme litt tilbake til.

Men det hensyn som det etter min oppfatning fremfor alt her var nødvendig å ta vare på, og som både etter Luftfartsdirektoratets og de militære myndigheters oppfatning ble tatt vare på blant annet gjennom de sterkt begrensede flytider som ble satt og ved fastsettelsen av det område helikoptret fikk bevege seg over da det fløy - men særlig ved de begrensede flytider - det var at en ville avskjære mulighetene for å drive spionasje når det gjelder elektroniske apparater og utstyr som finnes rundt omkring i byen. Eller med andre ord: Det var der installasjoner som ble satt ut av funksjon, rett og slett, som en sikkerhetsforanstaltning i de timene da dette helikoptret hadde adgang til å fly, og fløy. Her vil jeg med en gang si at her er jeg ikke fagmann. Jeg har ikke en gang villet etterforske konkret hva der i denne by finnes av slike installasjoner og innretninger. Men det er først og fremst på det felt at sikkerhetsspørsmålene stilles, og det er på det felt at da også de militære mente at en ved de restriksjoner som ble satt, hadde gardert seg mot at det skulle oppstå noen sikkerhetsmessig fare på de punkter. Men det er etter mitt skjønn også et tema som egner seg svært lite til at der eventuelt skulle bli stående igjen ubesvarte spørsmål i

et åpent stortingsmøte eller at en skulle bli nødt til å fortelle ting som ellers er underlagt militær hemmeligholdelse.

Jeg vil gjerne si rett ut at de hensyn jeg her har nevnt, får en for meg vurdere som en vil. Engan og hr. Borten kom - så vidt jeg da oppfattet det - for sitt vedkommende til at de i og for seg aksepterte at det her forelå grunner som talte for å avgrense saksbehandlingen i det åpne stortingsmøte til et grunngitt spørsmål. Jeg har her redegjort for det som var min vurdering. En får ellers vurdere det som en vil.

Så skal jeg gi en skjematisk fremstilling av det som foregikk, og hvordan de sivile samferdselsmyndigheter her kom inn i bildet. Jeg har en hel bunke med dokumenter som vedkommende saksordfører kan få, og jeg skal nevne hvilke det er.

Det første dokument jeg har her, er en norsk tekst av en note fra Sovjet-Samveldets ambassade til Utenriksdepartementet av 31. mai 1960. Der ber de om å få anledning til i forbindelse med utstillingen å foreta flyvninger med et helikopter. De trenger et startsted på 80 x 80 meter, og det vil være ønskelig å få en slik plass i Frognerparken, heter det blant annet i denne første noten.

Denne noten ble så av Utenriksdepartementet - og de dokumenter jeg nå nevner, ligger i kopi ved siden av meg - oversendt Luftfartsdirektoratet 7. juni "til videre forføyning", som det heter i Utenriksdepartementets skriv. Gjenpart ble også sendt Forsvarsdepartementet, Oslo kommune samt Norges Varemesse, som er utstillingens rådgivende instans.

Den 8. juni kommer det to nye noter fra Sovjet-Samveldets ambassade til Utenriksdepartementet. Den første av dem gjelder vel vesentlig ankomsten av helikoptret og visse tekniske ting i den sammenheng. Dessuten reises i disse noten også spørsmål om et helikopter nr. 2, og det er oppgitt en del data omkring disse helikopterne, det er oppgitt med navns nevnelse de mannskaper de har osv. Dette ble så igjen av Utenriksdepartementet oversendt Luftfartsdirektoratet til videre forføyning.

Luftfartsdirektoratet tok så kontakt med Forsvarsdepartementet og også med Oslo kommune om denne saken.

Og så kommer en da fram til - jeg holdt på å si de tre interessante datoer i denne sammenheng. Det er 15., 16. og 17. juni. Her er det litt vanskelig å kunne gi redegjørelse for saken på grunnlag av dokumentasjoner. Det er, så vidt jeg skjønner, to ting som er helt på det rene akkurat omkring disse dagene. Det ene er at der, så vidt jeg skjønner, fra Sovjet-Samveldets ambassade har vært atskillig aktivitet overfor Utenriksdepartementet for å få en avgjørelse i dette spørsmål. Utstillingen sto jo da nær fore, og de ville ha klarlagt hvorvidt det ble anledning til å ta hit disse helikopterne og til denne demonstrasjonsflyvning av helikopter. Og samtidig har da, så vidt jeg skjønner, en vesentlig del av korrespondansen i saken mellom Utenriksdepartementet, Luftfartsdirektoratet og Forsvarsdepartementet foregått pr. telefon, slik at det for så vidt ikke er så helt enkelt å rekonstruere forløpet av dette. Men en del finnes allerede i dokumentasjonen, en del finnes også - det er da også i det vesentlige basert på dokumentasjonen - i den oversikt som er utarbeidet av Forsvarsstaben, undertegnet av general Øen og oberst Evang, og som jeg i

stortingsmøtet refererte et enkelt punkt fra. Jeg skal komme litt tilbake til det som siste punkt i saken.

Det som er på det rene, er at det den 16. juni ble holdt et møte i Forsvarsdepartementet mellom de forskjellige organer i Forsvaret som her kom inn i bildet, men der var Luftfartsdirektoratet ikke til stede. Det ble i det møtet under sakens behandling bl.a. vedtatt å ta kontakt med Luftfartsdirektoratet for å utarbeide de nærmere regler for denne flyvningen. Det møtet ble avviklet den etterfølgende dag, den 17. juni, og det har jeg her et notat om, som det også skal bli levert en kopi av til sakens ordfører.

Jeg har så liggende her den norske tekst av den noten som Utenriksdepartementet den 16. juni leverte til Sovjet- Samveldets ambassade, hvor en aksepterte at disse helikopterne kom hit til landet. Det ble samtykket i prinsippet til rundflyvninger, men henvist til at spørsmålet om anvisning av landings- og startplass samt fastsettelse av nærmere forskrifter for disse flyvningers gjennomføring skulle bli oversendt senere. Så vidt jeg kan skjønne, hang dette også sammen med at selve tillatelsen på sett og vis ble avgitt i to trinn. Det ble først gitt tillatelse til det det særlig ble presset på om, nemlig å få sette i land disse to helikopterne i forbindelse med utstillingen. Det ble det, så vidt jeg skjønner, først tatt standpunkt til. Deretter ble reglene for flyvningen oversendt. Og når det gjelder behandlingen av reglene for flyvningen, fremgår det for så vidt helt klart også av dokumentene her hvordan den har foregått.

Jeg ringte i går til Lillehammer til utenriksministeren for å spørre om han kunne huske noe fra denne sakens behandling. Han kunne - som jeg jo i og for seg finner naturlig - ikke huske annet enn at saken var oppe, og at han var kjent med den. Og det står også på den noten jeg her har henvist til, at den "er omtalt for utenriksministeren i dag, som ikke hadde noen innvending." Men nærmere detaljer omkring behandlingen av den kunne utenriksministeren ikke huske i hvert fall der han nå befant seg.

Når det gjelder statsråd Handal, som har vært brakt inn av og til på en nokså personlig måte i denne saken, er det - så vidt jeg skjønner - på det rene at han var bortreist fra Oslo i disse dagene, men kom tilbake igjen til Oslo fredag den 17. juni i forbindelse med et statsråd. Han hadde da også en samtale med utenriksminister Lange. Det førte deretter til et kort brev, som jeg skal komme til om et øyeblikk. Men akkurat i disse dagene – 15., 16., og 17. juni - var så vidt jeg skjønner, forsvarsministeren ikke i byen.

Så er det da satt opp her et notat av luftfartsinspektør Alf Heum, Luftfartsdirektoratet, om det møtet som ble holdt 17. juni. Der møtte det en ganske tallrik representasjon fra Forsvaret - Forsvarsstaben og Luftforsvaret - og der drøftet en så de regler som ble satt for flyvningene, og det er vel i det vesentlige de samme reglene som en senere baserte seg på, bortsett fra at dette er 5 punkter, og det ble 6 til slutt. Men i hvert fall ble det behandlet her, og det resulterte under sakens gang i de 6 punkter som jeg refererte i stortingsmøtet.

Så foreligger det et brev fra Luftfartsdirektoratet til Utenriksdepartementet av 17. juni. Det fremgår av det brevet at det er en bekreftelse på en beskjed som er gitt

over telefonen tidligere, sannsynligvis den 16de, eventuelt den 15de, det tør jeg ikke si, men jeg skulle anta at det er den 16de juni det dreier seg om. Det sies i innledningen til brevet:

> "Under henvisning til Utenriksdepartementets ekspedisjon av 7. og 10. juni d.å., samt senere telefonkonferanser bekreftes med dette at de sovjetiske helikoptere er meddelt tillatelser til å anløpe Oslo samt til å foreta demonstrasjonsflyvninger i forbindelse med den sovjetrussiske utstilling.
>
> I samråd med Forsvarsstaben og Luftforsvarets Overkommando vil man foreslå at det blir satt følgende vilkår for tillatelsen:"

- og der kommer da de 6 punktene i den form jeg refererte dem i Stortinget. Det ble så oversendt til Sovjet-ambassaden.

Så langt om det som førte frem til tillatelsen og til de vilkår som ble satt for flyvningen.

Så er det da reist spørsmål om kontrollen med denne helikopterflyvningen og de ting som eventuelt måtte ha forekommet under flyvningen. Om det foreligger det en rapport her fra distriktssjefen for lufttrafikktjenesten på Fornebu, Gunnestad. Den er så pass kort at jeg kanskje kan ta den med for oversiktens skyld:

> "Idet det vises til luftfartsdirektør Bøe's anmodning over telefon den 27. ds., sendes vedlagt en spesifisert oppgave over de flyginger som ovennevnte helikopter foretok med Fornebu som utgangspunkt.
>
> I henhold til skriv fra Luftfartsdirektoratet til Utenriksdepartementet av 17/6 1960 og som undertegnede mottok gjenpart av samt muntlig anmodning fra luftfartsinspektør Heum, foretok undertegnede kontroll med disse flygninger, enten ved personlig å være ombord eller ved å overlate kontrollen i luften til tjenestemenn i lufttrafikktjenesten. Før flygingene tok til, ble det holdt behørig briefing og føreren av helikoptret ble forsynt med kart over innere baseng av Oslofjorden hvorpå de ytre grenselinjer for det tillatte område var inntegnet.
>
> Flygningene foregikk alle i en maksimal høyde på 500 fot og innenfor det angitte område.
>
> Foruten foran nevnte kontroll, kunne helikopteret til enhver tid observeres fra Fornebu kontrolltårn samtidig som det ble opprettholdt radioforbindelse.
>
> Det ble i det hele ikke meldt om uregelmessigheter i forbindelse med disse flyginger, bortsett fra de klager som innløp som følge av den støy helikopteret lavet ved at det ble fløyet i så vidt liten høyde.
>
> Hvis det mot formodning skulle ha forekommet fotografering fra luften, slik det har vært hevdet, vil man med en gang tilføye at et fotografisk resultat fra så liten høyde umulig kan ha hatt noen sikkerhetsmessig betydning når man dertil tar i betraktning at det område det her gjelder, foruten vanlig kartmateriale, er dekket av offentlige innflygings- og landingskarter."

Så kommer det da en nøyaktig oppstilling dag for dag over flytider og antall flyvninger for dette helikopter. Det tror jeg jeg bare skal henvise til sakens ordfører.

Endelig er det kommet et brev til fra Gunnestad, hvor det heter:

"Det vises til skriv herfra av 28. januar d.å. hvormed det ble gjort rede for den kontrollvirksomhet som ble utøvet under ovennevnte flyginger. I tillegg til denne redegjørelse kan følgende opplysninger gis:

1) Som kontrollører under flygingene deltok foruten undertegnede, flygeleder Bjørn Bjørnsrud, flygeleder Bjørn Vestaby, flygelederassistentene Tor Hausken, Erik H. Wilhelmsen, Frank Larsen, Per Kværnes, Svein Ingvaldsen samt trafikkbetjentene Jon Gustorp og Martin Jenssen.

2) Kontrollørene fikk under endel av turene anledning til å sitte i cocpit mens det normale var at disse satt i cabin fordi cocpit som regel var opptatt. Cocpit og cabin var helt adskilte med egne innganger."

Dette har en viss betydning i sammenheng med påstanden om at det eventuelt har vært fotografert fra dette helikopteret.

"3) Alle kontrollørene hadde kjennskap til bestemmelsene om forbud mot luftfotografering.

4) Under endel rent tekniske prøver over flyplassområdet fulgte det ingen kontrollør med, da dette ble ansett for å være hensiktsløst. Disse flyginger foregikk i meget liten høyde."

Det var bare rent tekniske prøver over flyplassen.

Jeg er da, fordi det ikke foreligger noe dokument om det, kommet til å gå forbi et bestemt punkt som jeg antydet innledningsvis, og det gjelder kontrollen med selve helikopteret. Jeg tror jeg skal lese det som står her i den redegjørelsen jeg har fått fra Luftfartsdirektoratet:

"Som det vil sees av notatet ble det på møtet fra Luftforsvarets stabssjef fremlagt et preliminært forslag til vilkår. Disse inneholdt blant annet et punkt 2 angående inspeksjon av faste anlegg ombord. Dette punkt er blitt erstattet med følgende i de vilkår som selve møtet ble enige om: "Helikopteret skulle gjennomgå vanlig tollinspeksjon, om mulig med assistanse av en av Luftfartsdirektoratets tekniske kontrollører." I de endelige vilkår lyder imidlertid dette slik: "Helikopteret skal være underkastet norsk tollinspeksjon."

Jeg har brakt på det rene at ingen teknisk kontrollør fra Luftfartsdirektoratet har assistert under tollinspeksjonen. Ved henvendelse til Tollvesenet er det imidlertid opplyst at det i Tolldirektoratet ble holdt et møte der den tekniske kontroll i forbindelse med tollbehandlingen ble planlagt i samråd med Forsvarsstaben. Tollinspektør Steine, som også er kaptein i Luftforsvaret, ble spesielt briefet om arten av det utstyr i helikopteret som det skulle letes etter, og Steine har selv foretatt granskingen. Over telefonen uttaler Steine at undersøkelsen var så grundig, at han anser det utelukket at helikopteret på det tidspunkt hadde montert noe uønsket utstyr."

Jeg kjenner til på annen måte at det her ble drøftet først om man skulle ta en teknisk ekspert og iklæ ham tolluniform og sende ham ombord for denne kontroll. Imidlertid fant man den løsning som sikkert alle forhold tatt i betraktning var den beste: Det viste seg at man innenfor tollvesenet hadde den tjenestemann som her er

nevnt, som hadde de tekniske forutsetninger for å foreta en slik kontroll, og han foretok da kontrollen av helikopteret da det var kommet til landet og før det begynte å fly.

Så foreligger det et brev som er sendt den 21. juni, et brev som for så vidt er litt uklart i relasjon til de dagene det dreier seg om. Det er et brev til utenriksminister Halvard Lange og undertegnet av Nils Handal. Jeg tror jeg skal lese det opp:

> "Flyvninger over Oslo med sovjetisk helikopter i forbindelse med den sovjetiske industriutstilling.
>
> Jeg viser til samtale fredag 17. juni d.å. vedrørende ovenfor nevnte sak."- Det er den samtalen jeg nevnte som foregikk i forbindelse med statsrådet fredag den 17. juni, den dag statsråd Handal kom tilbake fra en reise utenbys. - "Jeg vil i den anledning igjen peke på at det fra militær side er reist betenkeligheter i forbindelse med slike flyvninger. Bortsett fra selve flyvningen til Oslo, må eventuelle flyvninger over Oslo i forbindelse med industriutstillingen klareres som egen sak. I denne forbindelse har Forsvarsdepartementet bedt om at Forsvarsstaben utarbeider nødvendige restriksjoner for eventuelle flyvninger.
>
> Det er forutsetningen at valg av rute, tidspunkt for flyvningene, landingsplass og regler for gjennomføring av slike flyvninger må fastlegges av norske myndigheter. Luftfartsdirektoratet og Luftforsvarets overkommando er innforstått med dette."

Jeg kan om dette bare si hva jeg allerede har vært inne på, at de faste punkter omkring de dagene er Utenriksdepartementets note til Sovjet-ambassaden av 16. juni, som foreligger i norsk tekst, og kopien her av brev fra Luftfartsdirektoratet til Utenriksdepartementet av 17. juni, hvor de bekrefter tidligere gitt beskjed om tillatelse til å foreta disse flyvningene. Og dessuten altså inspektør Heums notat om møtet 17. juni. Men bortsett fra dette har korrespondansen i disse dagene foregått dels i kontakt ved møter som ble holdt, dels ved kommunikasjon over telefon, og det lar seg altså fra min side ikke dokumentere.

Byråsjef Breien minner meg om at Heums notat ikke er samtidig, men er et i forbindelse med denne redegjørelse etter hukommelsen utarbeidet notat, som dog også må bygge på samtidige notater, siden han har med alle som var til stede, osv.

Så oppsto det da en liten episode ved at det ene helikopter plutselig stod på Akershus, uten at en hadde etterkommet den beskjed som var gitt fra Utenriksdepartementet om at en her skulle ha greie på ankomsttid og hvilken kai det kom på, osv. Der henviser jeg til dokumentene.

Nå nærmer en seg avslutningen av selve flyvningen, da de skulle ha klarert tidspunkt og rute for å sende dette helikopteret tilbake igjen. Det er noen dokumenter om det, og den endelige tillatelsen.

Det kom i forbindelse med saken et brev fra den norske ambassadør i Stockholm, som redegjorde for den tilsvarende flyvning der. Det vedligger også dokumentene her. Likeledes en oversikt av en byråsjef i Kgl. Luftfartsstyrelsen i Stockholm over de vilkår som ble satt ved flyvningen der, som også vedligger.

Og endelig til slutt i papirene her er da det brevet fra Forsvarsstaben som ble utarbeidet i forbindelse med at denne saken ble tatt opp av Engan. Også der skal jeg da henvise til brevet, det blir vedlagt i kopi her. Det er stort sett en redegjørelse for det samme som jeg her har vært inne på. Det er kanskje noen punkter der som jeg for oversiktens skyld skal ta med. Det ene er punkt 7, hvor det heter:

"Under et møte i Forsvarsdepartementet den 16. juni 1960 ble Forsvarsstaben pålagt å søke kontakt med Luftfartsdirektoratet og Luftforsvarets overkommando for å avtale de nærmere restriksjoner for flygningen. Resultatet av disse drøftelser ble meddelt Forsvarsdepartementet i Forsvarsstabens skriv av 22/6 1960. Følgende vilkår ble satt for tillatelse av flygingen:

a) Helikopterne skal være underkastet norsk tollinspeksjon." Osv.

Det er i hvert fall grunnlaget for disse 6 punktene, det er mulig at det er de samme.

Og punktene 8-13:

"Det dreiet seg opprinnelig om 2 helikoptere, men kun det ene ble brukt til flyginger, idet det andre var fast stasjonert på Festningsplassen uten å gå på vingene.

For det annet helikopters vedkommende ble det utført full sikkerhetsmessig sjekking og flygingene ble kontrollert av norsk kontrollør som forutsatt i vilkårene for tillatelsen.

For øvrig har myndighetene fulgt den vanlige rutinemessige og formelle fremgangsmåte som gjelder enhver søknad fra utenlandske fly om flyging over norsk territorium.

Det kan neppe sies at den foreliggende flyging var å likestille med vanlig form for taxiflyging. Det var ikke forutsetning at flygingen skulle skje mot betaling og det hele skjedde som et naturlig ledd i forbindelse med industriutstillingen. Fra Forsvarsstabens side ble flygingen oppfattet som en kommersiell demonstrasjonsflyging.

I betraktning av det begrensede område som ble overfløyet, de restriksjoner som ble gitt for flygingen samt den kontroll som var etablert, var det fra Forsvarsstabens side ingen sikkerhetsmessige betenkeligheter ved at tillatelsen ble gitt.

Forsvarsstaben vil i sakens forbindelse henlede Forsvarsdepartementets oppmerksomhet på at en lignende demonstrasjonsflyging ble foretatt i Sverige under St. Eriks Mässan i tiden 31. august - 11. september 1960 uten at svenske sikkerhetsmyndigheter fant det nødvendig å hindre dette."

Det er undertegnet av Øen og Evang.

Jeg vil da for ordens skyld føye til et par ting i samband med spørsmål som har vært reist på forskjellig måte om denne flyvningen. Det er blant annet spurt hvorfor det ikke ble tatt med blant de seks vilkårene at fotografering ikke kunne finne sted. Når dette ikke ble satt i vilkårene, går jeg ut fra at det kommer av at det er et generelt vedtak for all flyvning over Norge - som det dog er noen

dispensasjoner fra, bl.a. har jo nå sivilflyruten Oslo - Bodø dispensasjon fra dette generelle fotograferingsforbud. På den annen side kan det godt innrømmes at det må sees som et glipp at det ikke kan dokumenteres at det ble gitt uttrykkelig beskjed til dette helikopter om at fotografering ikke var tillatt. Jeg går for mitt vedkommende ut fra at de som arbeidet med disse sikkerhetsbestemmelsene først og fremst har vært opptatt av de bestemmelser som var spesielle i forbindelse med dette helikopter, og at de da har oversett å ta med spesielt dette generelle forbud mot flyfotografering. Som sagt, kontrollørene - der fulgte jo med en kontrollør på hver eneste tur - har ikke sett at der ble fotografert, men som det også fremgikk av et dokument her, var helikopteret delt i to rom, slik at hvis kontrolløren har befunnet seg i cockpiten har han for så vidt ikke kunnet se det hvis en passasjer i det annet rom har brukt et fotografiapparat.

Nå, betydningen av å bruke fotografiapparat i den høyde over det terreng skal ikke jeg gå inn på, jeg bare nevner hvordan det forholdt seg.

Dette med billetter, som det også har vært spørsmål om, ga jeg beskjed om i Stortinget. Det var ikke nevnt overhodet i søknaden at det skulle selges billetter. En ble oppmerksom på at det ble solgt nærmest symbolske billetter for 5 kr. pr. stk., tror jeg det var, til folk som ikke kunne fremvise utstillingsbillett, men blant annet på grunn av den begrensede tid dette gjaldt for og det lave beløp det dreiet seg om, fant man ikke grunn til å gripe inn mot det.

Så vidt jeg da kan se av det jeg i hvert fall har oppfattet av saken hittil, skulle jeg nå ha lagt frem det jeg har å legge frem, og jeg skal da få levere formannen kopier av praktisk talt alle de dokumenter jeg har omtalt. Hvis det er av interesse for sakens videre behandling her, skal jeg gjerne også skaffe til veie en kronologisk fremstilling av hva der foreligger i saken, og på hvilke punkter disse dokumentene kommer inn. Det har jeg ikke for hånden akkurat nå, men det lar seg lett utarbeide.

Formannen: Jeg tror nok det ville være en fordel. Jeg skal få takke statsråden for redegjørelsen og høre om det er noen av medlemmene som har noe å spørre om eller bemerkninger å gjøre.

Erling Petersen: Det var et helt kort spørsmål. Vi har fått en redegjørelse for saken, men vi har i og for seg ikke fått noen vurdering fra statsrådens side eller noen konklusjon. Jeg kunne tenke meg å stille følgende presise spørsmål:

Hvis nøyaktig den samme situasjon oppsto igjen, ville da statsråden finne det naturlig at man gikk frem på nøyaktig samme måte, eller ville det være enkelte punkter hvor han mener at det ville være hensiktsmessig å foreta endringer, eller jeg kan kanskje si forbedringer i fremgangsmåten?

Borten: Jeg vil helt bekrefte den fremstilling statsråd Bratteli ga når det gjelder de samtaler vi har hatt om saken. Vi ble enige om å gjøre interpellasjonen om til grunngitt spørsmål. Jeg tilrådde det, og Engan hadde ikke noe imot det.

Når det gjelder den avisskrivning som har foregått og som statsråden nevnte, så er jo det noe som står helt for pressens regning. Jeg hadde ikke kontakt med noen pressefolk i den tid jeg ble konsultert i saken.

Når det ellers gjelder selve saken, er det et par ting jeg gjerne vil spørre om. For det første vil jeg jo si at det er litt underlig at vi her igjen får en sak hvor man når det gjelder å gå tilbake, støter på det forhold at det ikke foreligger notat i Samferdselsdepartementet. Vi har jo i friskt minne en liknende sak. Der hadde det hele foregått over telefon - påstand mot påstand og umulig å gå tilbake. Nå har vi litt av det samme her igjen. Det har vært et viktig møte, og forhandlinger er foregått over telefon, og der foreligger ikke notater som en kan gå tilbake til.

Statsråd Bratteli: Får jeg på det punkt bare si en ting, og det er at når det gjelder det møtet som ble holdt i Forsvarsdepartementet, foreligger det der et notat om det. Men det har ikke jeg, for det er ikke mitt departements område.

Må jeg bare få føye til for klarhetens skyld: Det jeg sa var at kontakten var dels ved slike møter, dels over telefon.

Borten: Det var et spørsmål som jeg gjerne ville stille i forbindelse med det møtet, og det er: Hvem var til stede der? Men det er det kanskje heller ikke mulig å svare på for statsråd Bratteli.

Statsråd Bratteli: Møtet i Forsvarsdepartementet?

Borten: Ja, den 15. og 16. juni.

Statsråd Bratteli: Med hensyn til den 16de tør jeg ikke si noe, men det lar seg bringe på det rene, for jeg vet at det i det notat som finnes om det møtet, står hvem som var til stede.

Formannen: Må jeg få lov til å skyte inn: Jeg forstår det slik at det fra det møte i Forsvarsdepartementet hvor Luftfartsdirektoratet var til stede, foreligger et notat.

Statsråd Bratteli: Ja.

Borten: Dette er ting som jeg gjerne vil ha brakt på det rene. Jeg vil gjerne også få konstatert at av det brev statsråd Handal har sendt utenriksministeren, fremgår det at Forsvarsstaben har hatt betenkeligheter - hvis jeg da forsto statsråd Bratteli riktig, men det kan jeg jo få svar på siden.

Så var det en detalj: Brevet fra den norske ambassade ble det ikke oppgitt datoen på.

Statsråd Bratteli: Det kom i forbindelse med Engans spørsmål 1. oktober, og flyvningen foregikk vel også senere i Stockholm enn her.

Borten: Så det var ikke kommunisert på forhånd?

Statsråd Bratteli: Nei. Det gikk for så vidt i omvendt orden, for jeg tror de mer eller mindre skrev av de vilkår vi hadde brukt.

Borten: Vel, det har det nokså stor interesse å få konstatert, for det gikk jo ikke så veldig klart frem av det som er kommet frem før i saken.

Til slutt et par ord om kontrollen med fotografering. Den synes jeg er noe eiendommelig når det er på det rene at det er foregått fotografering. Det er jo nokså klart at det kan tas så mange fotografier en vil, når kontrolløren ikke har mer oversikt enn at han bare kan se den del av flyet hvor han selv befinner seg. Det forekommer meg noe dilettantisk, for å si det på den måten. Og det er også symptomatisk det som sies i rapporten fra Fornebu, at hvis det som påstått er foretatt fotografering, så er det ingen betenkeligheter ved det, fordi det foreligger så meget av detaljerte flyfotografier før av det området. Enten må det jo være slik at en mener at det har betydning at en setter et forbud mot fotografering og da håndhever det, eller også bør en ikke opprettholde forbudet.

Nordahl: Det er et spørsmål jeg gjerne vil stille, men jeg vil først få lov til å komme med et par bemerkninger. Etter den redegjørelse som vi fikk av samferdselsministeren, har det av de forskjellige instanser i departementene vært foretatt de og de undersøkelser og avgitt de og de uttalelser om den tekniske og den sikkerhetsmessige side ved saken. Nå var det ikke et privat, kommersielt selskap som søkte om tillatelse til slik overflyging. Søknaden kom gjennom ambassaden, altså fra dem som representerer vedkommende lands regjering her i landet. Har det vært foretatt politiske vurderinger, eller har man bare vurdert de rent tekniske og sikkerhetsmessige sider? Har saken vært drøftet i Regjeringen, og har man der også behandlet den politiske side ved denne saken, at man tillater en fremmed stat å foreta overflyginger over vårt område? En sak som denne har naturligvis en teknisk og en sikkerhetsmessig side, men den kan også ha en politisk side, og det jeg har interesse av å vite, er om denne side av saken har vært vurdert.

Statsråd Bratteli: Hr. Erling Petersen etterlyste en alminnelig vurdering av saken. Når jeg for min del var varsom med å gi den, var det fordi jeg syntes at min oppgave her i dag vesentlig burde være å forsøke å gi en fremstilling av hva som her er foregått. Skulle jeg gi min vurdering, faller den helt sammen med den vurdering jeg her har referert fra Forsvarsstaben. Jeg tror ikke at noen sikkerhetsmessige hensyn ble skadelidende ved denne flyging, slik som den foregikk, under de vilkår som var satt og med den kontroll som ble gjennomført.

Når det gjelder spørsmålet om forbedringer i saksbehandlingen, er det selvfølgelig litt vanskelig å svare ja eller nei på det. Telefonen er jo et utmerket kommunikasjonsmiddel som en ofte griper til når en sak skal avgjøres fort. Jeg vil for min del si at det jeg synes kan være en svakhet her, er at det i forbindelse med

dagene 15., 16. og 17., når det gjelder kommunikasjonene over telefonen, ikke er foretatt slike nedtegnelser at en har den samme oversikt som en ville hatt om det var foregått skriftlig.

En annen ting som jeg også synes en må si er en svakhet, er at det ikke ble gitt klar beskjed om at det er forbudt å fotografere fra fly. Men om det siste vil jeg da også gjerne si at det er min betraktning at når et forbud er etablert, skal det selvfølgelig overholdes, og det er på et rent juridisk grunnlag jeg sier at det burde ha vært presisert. Vel, kontrollen var ombord, og kontrollørene så altså ikke at det ble foretatt noen fotografering. - Det er sakens formelle side.

Når det gjelder sakens reelle side, må jeg si at jeg personlig er sterkt i tvil om hensiktsmessigheten av den form for flyfotograferingsforbud som en har her i landet, et flyfotograferingsforbud som går meget lenger enn i de fleste andre land. Det er land som praktisk talt ikke har forbud i det hele tatt. Og når det gjelder den sikkerhetsmessige vurdering, må jeg si at det en fra et helikopter over det område det her dreier seg om, kan se med sine øyne, og følgelig oppfange gjennom en kameralinse, har jeg vanskelig for å se kan være av noen stor sikkerhetsmessig betydning.

Så pass om en vurdering, siden jeg ble spurt om det.

Jeg har undersøkt spesielt om saken har vært drøftet i Regjeringen, for jeg kunne ikke erindre det, og det er bekreftet at den ikke har vært behandlet der. De eneste statsråder jeg kan finne i nærheten av saken, gjennom min samtale med utenriksministeren i går og det brev som foreligger her fra statsråd Handal, er da utenriksministeren og statsråd Handal som har hatt en samtale med ham.

Erling Petersen: Det er selvsagt én ting hvilken skade som eventuelt er blitt forårsaket i dette tilfelle. Det er et spørsmål for seg. Det annet spørsmål, som jeg var mer interessert i å få belyst, var i hvilken grad kontrollen var slik anordnet at den i alle tilfelle var betryggende, slik at det ikke under noen omstendighet kunne skje noen skade. Det er forbudt å fotografere fra fly, men det ble altså fotografert. Der var det en slipp i kontrollen. Vi får høre at det var ganske enkelt - det var to rom og kontrollør bare i det ene. Det er noe enhver vil vite som har hatt med kontroll av en hvilken som helst type å gjøre, at den farligste form for kontroll er den kontroll som ikke er effektiv. Det er spørsmål om det ikke også på andre områder kunne ha vært en slipp i kontrollen, uten at vi har fått det konstatert. Det kan vi ikke ha noen formening om. Det foreligger ikke noe om det.

Disse flyene skulle fly i en begrenset tid, og det er ganske viktig om de har fløyet i en annen tid når det elektroniske utstyr ikke var koblet ut. Har det vært noen kontinuerlig vakt i den tiden da flyene sto på bakken, f.eks. den tid de sto på festningen? Punkt 2: Det var ikke noen absolutt ekspert, den tollfunksjonæren som hadde gjennomgått flyene ved tollvisitasjonen. Hvilken kontroll har man hatt med at det ikke eventuelt senere er blitt montert ting som ikke eksisterte under tollvisitasjonen? Selvfølgelig kan det kanskje gis tilleggsopplysninger om at dette har vært sjekket, og at det for så vidt er i orden, men det fremgikk ikke direkte av redegjørelsen.

Hr. Borten brukte det uttrykk at han syntes kontrollen var noe "dilettantisk". Jeg vil nok si at jeg har mye av den samme oppfatning. Hvis man ser på det som et rent kontrollteknisk spørsmål, synes jeg nok at det fagmessig kunne vært gjort betydelig bedre, selv om jeg på ingen måte kan sies å ha annet enn et rent amatørmessig kjennskap til den slags problemer, og det ligger snart over halvannet ti-år tilbake i tiden.

Men så kommer vi til det spørsmål som ble reist om den politiske side. Det er ikke bare det at man har tillatt en fremmed stat å gjøre dette, men vi har tillatt det overfor en stat som ellers begrenser utlendingers bevegelsesfrihet overmåte sterkt. Var det da noe påtrengende motiv for oss til å innrømme en slik tillatelse som denne ved denne type flyginger, i håpet om ved å begrense høyde og område i alle tilfelle å kunne gjøre dem uskadelige?

Langhelle: Så vidt jeg kan se er det to spørsmål som vi må vurdere. Det ene er da det prinsipielle spørsmål, som jeg vil formulere slik: Burde tillatelse vært gitt? I en slik vurdering går da naturligvis inn en rekke forskjellige momenter. Der går inn en utenrikspolitisk vurdering: Hva var det rimelig å foreta seg overfor et land som vi har normal diplomatisk forbindelse med? Der går inn en forsvarsmessig vurdering, en sikkerhetsmessig vurdering: Er den risiko man løper ved å gi en slik tillatelse så stor at den bør avholde oss fra å gi den selv om det fra et utenrikspolitisk synspunkt er rimelig og fornuftig å gjøre det? - Det er den rent prinsipielle side ved saken.

Det annet spørsmål vi må vurdere, er om det, når en slik tillatelse er gitt, ble sørget for en adekvat kontroll.

Jeg tror det for så vidt ville være fornuftig om vi i diskusjonen om dette, kunne separere disse to ting, det prinsipielle spørsmål om tillatelsen burde vært gitt, og det annet spørsmål om kontrollen var adekvat når tillatelsen først var gitt.

Når det gjelder spørsmålet om tillatelsen burde vært gitt, har det i den forbindelse vært skrevet i avisene at vi hadde dårlige erfaringer med Luft-Hansa før krigen. De hadde rute på Oslo, og vi hadde en begrunnet mistanke om at de brukte denne ruten i spionasjeøyemed. Det er meget mulig at det er slik, men så vidt jeg kan skjønne er det ytterst vanskelig i fredstid, under normale omstendigheter, å si nei, om det blir søkt om en tillatelse til å fly på Oslo. I dag har ikke Sovjet noen rute på Oslo. Det kommer av at Sovjet ikke anser det som en lønnsom affære, for så vidt jeg vet har vi luftfartsavtale med Sovjet-Samveldet som gir SAS adgang til å fly på Moskva via Riga, og etter prinsippet om gjensidighet måtte vi om russerne i dag bad oss om tillatelse til å fly på Oslo, si ja. Noe annet ville vært helt oppsiktsvekkende. Det måtte vi gjøre, selv om man ikke kunne utelukke hundre prosent sikkert at en slik regelmessig rute på Oslo ville medføre en viss fare for spionasje. Jeg tror at det også er en side ved saken som man må ta hensyn til.

Når det gjelder praksis i de forskjellige land, er - etter det kjennskap jeg har til saken - denne temmelig varierende. De østlige land er jo her meget restriktive. SAS har, som sagt, fått adgang til å fly på Moskva, men ellers er adgangen til å fly innenfor Sovjet-Samveldet ytterst begrenset. SAS har jo søkt om tillatelse til å fly

fra Moskva til New Delhi, og har hele tiden fått nei. De har også vært inne på tanken å fly til Japan via Russland, men har også der fått nei. Og jeg kan tenke meg at de andre østlige stater også er ganske restriktive på dette område. De vestlige land er på den annen side ganske liberale i sin politikk på dette område. Vi har i de fleste vest-europeiske land leilighetsflyginger fra Sovjet-Samveldet. Vi har også hatt det her. Vi hadde det vel sist i forbindelse med den parlamentariske delegasjonen som kom i mai. Den kom til Fornebu med russisk fly, og det var gitt spesiell tillatelse til å fly den turen. Det samme har vi hatt ved russiske statsmenns besøk osv. Jeg tror at Norge når det gjelder spørsmålet om tillatelse til å ha leilighetsflyginger på Oslo, følger samme liberale praksis som følges andre steder. - Dette gjelder for så vidt det prinsipielle spørsmål om tillatelse burde vært gitt.

Det annet spørsmål er da: Har kontrollen vært tilstrekkelig, har den vært tilfredsstillende? Bortsett fra dette med fotograferingen, synes jeg den har vært det. Det er riktig som statsråden sa, at bestemmelsene om fotografering fra fly er meget forskjellige. Jeg har fløyet en del i de siste årene, og jeg tror at de eneste land hvor man får beskjed i flyet om at fotografering er forbudt - jeg ser da helt bort fra de østlige land - i øyeblikket er Sverige og Norge. I Danmark sies det ikke noe slikt, og ikke andre steder heller.

Borten: Ikke her i landet heller.

Langhelle: Her i Norge er det for så vidt på det rene at bortsett fra ruten Oslo - Nord-Norge er det fotograferingsforbud, men annonseringen av det er noe ujevn, det kan jeg innrømme. Noen ganger sier flyvertinnene det, noen ganger sier de det ikke. Men jeg tror at de eneste land i Vest-Europa hvor jeg har opplevd at det er blitt sagt, er Norge og Sverige. Jeg kan ikke huske at det er blitt sagt i andre land. Det er tydelig at synet på fotografering fra fly er forskjellig i de forskjellige land, og at de fleste ikke tar saken særlig høytidelig.

Kjøs: Jeg ville gjerne få anledning til å studere de dokumentene som jeg forstår statsråden vil overlevere til komiteen, og likeså det stenografiske referat av redegjørelsen her i dag, før jeg forsøker å samle min vurdering av det. Men jeg synes det er av betydning å høre om det er noen i komiteen som har noe spesielt å spørre om, for at man kan få undersøkt alt med en gang, om det kommer frem her noe ytterligere ønske om opplysninger.

Jeg har bare en liten detalj jeg vil spørre om: Kan det opplyses hvor mange mannskaper det var om bord i helikopteret under flygingen?

Statsråd Bratteli: Nå vet ikke jeg om alle var ombord til enhver tid, men i et av disse notatene står det en liste over dem. Det var anmeldt i alt fører, flyger, maskinist, tekniker - fører, tekniker, tekniker. Til det største var det anmeldt - de står med navns nevnelse - fører, flyger, maskinist, tekniker og til det andre fører, tekniker, tekniker. Det sies her at disse selvfølgelig fulgte helikopterne da de kom,

men at under den aktuelle demonstrasjonsflygingen kunne det være en eller to ombord ad gangen.

Det står ikke noe i dokumentene om dette, men det er også et av de punkter som sannsynligvis de medfølgende kontrollører vil kunne gi nærmere opplysninger om, hvis det er av interesse.

Borten: Det er kanskje et overflødig spørsmål: Når Forsvarsstaben skal vurdere en slik sak, står det selvfølgelig til Forsvarsstaben hvorvidt en vil kommunisere med NATO eller ikke. Det kunne ha sin interesse å få vite om man har gjort det, om det fremgår av dokumentene?

Statsråd Bratteli: Det fremgår ikke av de papirer jeg har, noe om det har vært slik kontakt. Om jeg skulle gjette, ville jeg for min del nærmest tro at det ikke har vært noen slik kontakt i en sak som denne.

Erling Petersen: Et kort spørsmål til: Vi hørte at tollfunksjonæren som undersøkte helikopteret ble briefet om visse installasjoner han skulle lete etter, men som han ikke fant. Spørsmålet er om det er tenkelig at noen av disse installasjonene lar seg fremstille i transportabel form.

Formannen: Jeg tror vi må innkalle folk som er sakkyndige på dette område. Man kan ikke forlange at samferdselsministeren kan svare på det.

Erling Petersen: Det var meningen med dette bare å reise spørsmål om ting som bør undersøkes.

Formannen: Vi får gå frem på den måten at vi først gjør oss ferdige med statsråden, så får vi ta opp saksbehandlingen etterpå.

Er det andre som har spørsmål å stille statsråden eller noe de gjerne vil ha frem, før han går?

Statsråd Bratteli: Jeg vil bare få lov å si i forbindelse med dette med kontrolløren - jeg vet ikke om det ble oppfattet helt klart: Det er altså ikke slik at det var en vanlig tollfunksjonær som ble briefet av fagfolk om hva han skulle se etter. Hadde man ikke funnet noen annen ordning, hadde man tatt en fagmann og latt ham få tolleruniform for å foreta kontrollen. Men så fant man en mann innen tollvesenet som kunne foreta denne kontrollen. Det ble på forhånd i samband med forsvarsstaben gjennomdiskutert hva han spesielt skulle se etter.

Jeg er enig med formannen i at jeg er ikke rette vedkommende, hvis en skal gå inn på elektronisk teknikk. Jeg har bare lyst til å si i forbindelse med denne saken, at når det gjelder undersøkelser og avlytting av denne art, så er det noe som kan settes i verk uten å la det sveve et helikopter over byen. Det er ting man kan ta med i en koffert som man kan kjøre rundt med i en bil, eller man kan ta det i en ryggsekk og spasere med den i Nordmarka eller på Kolsås osv. Etter hva det er sagt

meg, er det unødvendig å sette i gang helikopterflyging for slik avlytting, hvis en først vil gjennomføre den.

Kjøs: Det er en ting jeg gjerne vil spørre om. Det kommer i grunnen litt inn på det samme som hr. Nordahl og hr. Langhelle var inne på, når det gjelder vurderingen av selve spørsmålet om tillatelsen. Jeg tenker da på den politiske vurdering.

Vi ser her at selv om spørsmålet ikke har vært behandlet i Regjeringen, så er det i all fall tre departementer som har hatt med saken å gjøre på forskjellig måte, nemlig Samferdselsdepartementet, Utenriksdepartementet og Forsvarsdepartementet. Det ble holdt en rekke konferanser pr. telefon, så det er altså ganske store overveielser og vurderinger som ble foretatt av hvordan man skulle innrette seg. På den bakgrunn vil jeg gjerne spørre om det bak dette ligger den oppfatning at å gi et avslag var i grunnen et så pass oppsiktsvekkende skritt, at man syntes man var nødt til å gjøre alt dette for på forsvarlig måte å kunne ta imot flyene? Det må ha ligget en vurdering der, at hvis vi sier nei her, er i grunnen det noe usedvanlig. Jeg vil bare høre om hvordan det spørsmålet kan tenkes å ha vært vurdert?

Statsråd Bratteli: Jeg skulle tro at det meste av den kontakt som har vært, har dreiet seg om hvilke vilkår en skulle stille - det som til slutt ble de seks punktene - og ikke så mye om spørsmålet om tillatelse eller ikke tillatelse. Det er som sagt ikke mulig for meg å rekonstruere det, men når en ser hvilke instanser som har vært inne i bildet, skulle jeg anta at det er først og fremst det spørsmålet det har vært arbeidet med.

Når det gjelder saken ellers, tror jeg det er to ting en må ha for øye her. Den ene er at etter en inngått luftfartsavtale - som altså for tiden bare brukes den ene veien ved den ruten som SAS har på Moskva - har russerne anledning til å sette i verk ruteflyging på Norge. Det er det ene moment. Det annet moment er at det jo var klarert lenge i forveien og helt uavhengig av dette - uten at jeg der har rekonstruert saksbehandlingen - at russerne skulle holde denne utstillingen, og at spørsmålet om disse to helikopterne bare kom som - skal jeg si - et biprodukt av at denne utstillingen allikevel skulle holdes, og vel også ble sett på som fremvisningen av en russisk teknisk innretning, i tillegg til de mange andre tekniske innretninger russerne hadde utstilt på selve utstillingen.

I all fall har dette alt i alt ført til at de som har arbeidet med saken, åpenbart ikke har betraktet dette som en politisk sak av de dimensjoner at de har gjort det til noen hovedsak under saksbehandlingen. I så fall ville saken selvfølgelig ha nådd andre kanaler.

Formannen: Er det andre som forlanger ordet? - Hvis ikke, skal jeg få takke statsråden for at han kom til stede her og ga oss denne redegjørelsen, som det kan hende vi vil komme tilbake til senere.

Statsråd Bratteli og byråsjef Breien forlot her møtet.

Formannen: Så var det den videre fremgangsmåte ved behandlingen av saken. Her er jo reist en rekke til dels meget tekniske spørsmål, og spørsmålet er hvem komiteen kunne ha interesse av å få innkalt til å møte i komiteen i denne forbindelse. Jeg vil selv foreslå at vi ber general Øen og oberst Evang om å komme til et møte her.

Kjøs: Jeg er enig i det.

Formannen: Vi kan da, for å være på den sikre siden, be dem eventuelt ta med seg noen av de eksperter som har vært direkte borti denne saken, så de har sine rådgivere akkurat som statsrådene pleier å ha det. Men det får de jo avgjøre selv, hvem det i tilfelle skal være.

Kjøs: De burde vel også være eksperter på det elektroniske område. Det er jo et av de aller viktigste momenter i denne saken.

Henrik Svensen: Vi burde kanskje ha med sjefen for Luftforsvaret, som har vært inne i bildet under den forberedende behandling av saken.

Formannen: Jeg vet ikke om vi kunne ta med en ekspert som eventuelt kan fortelle hvor stor rolle luftfotografering spiller - men det har kanskje oberst Evang selv rede på.

Det er jo forbud mot luftfotografering over Norge, men jeg tror jeg trygt kan si at jeg aldri, alle de gangene jeg har fløyet i løpet av de siste årene, er blitt gjort oppmerksom på det, hverken skriftlig eller muntlig.

Nordahl: Det står i enkelte publikasjoner man får utlevert, at flyfotografering over Norge er forbudt.

Formannen: Nå er SAS begynt å spare på disse publikasjonene, så de deles ikke ut lenger.

Nordahl: Jeg har opplevd at det har vært folk i flyet som har tatt frem fotografiapparat, men så er flyvertinnen kommet og har sagt fra at det er forbudt å fotografere fra fly.

Formannen: Jeg har opplevd at folk har fotografert, uten at det er blitt sagt noe.

Er det andre man skal be om at general Øen og oberst Evang tar med seg? Det vil jo være en fordel at vi ikke får alt for mange møter, for å få de forskjelliges uttalelser.

Langhelle: Hvis det ikke kommer noe spesielt forslag nå, kunne vi ikke da si at sakens ordfører og formannen får se nærmere på det når sakens ordfører nå har fått studert alle dokumentene, og hvis de ønsker innkalt noen flere enn dem som har vært nevnt, er det godkjent.

Formannen: Vi kan jo godt gjøre det på den måten at vi i vår henvendelse til general Øen sier hvilke spørsmål som har vært reist i denne foreløpige debatt.

Kjøs: Det kan vi gjøre.

Formannen: Kan vi da ta et møte kommende tirsdag? Så vidt jeg forstår, er det etter de planer som foreligger, ikke meningen at stortingsmøtet tirsdag begynner allerede kl. 10, men at det først begynner senere, så vi kan ta et møte da. Jeg sier dette under forbehold av at Presidentskapet på fredag bestemmer at det ikke blir noe møte i Stortinget tirsdag morgen. Da kunne jo vi ta vårt møte kl. 10.

Er det noen som forlanger ordet eller har noe å frembringe, før møtet heves? - Det er ikke skjedd, og møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 10.30.