Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite
Møte tirsdag den 14. februar 1961 kl. 10.

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

Til stede var: Borten, Bøyum, Løbak, Kjøs, Mellesmo, Finn Moe, Nordahl, Offerdal, Reinsnes, Røiseland, Langhelle, Hareide, Hegna, Hønsvald, Paul Ingebretsen, Vatnaland og Reidar Carlsen.

Fra Forsvarsdepartementet møtte statssekretær Himle.

Videre var Sjefen for Forsvarsstaben generalløytnant Øen, generalmajor Odd Bull og kommandørkaptein Andreas Rygg innkalt til møtet.

Formannen: Som vi ble enige om på siste møte, er det meningen i dag å få en fremstilling av saken også fra Forsvarsstabens side, av hva som er skjedd i forbindelse med saken i Forsvarsstaben. Jeg tror da det vil være best om man begynner med en kort redegjørelse fra dem som har hatt med saken å gjøre, og så kan det da senere stilles spørsmål, og man kan komme nærmere inn på saken.

General Øen: Da vil jeg gjerne få lov å be om at kommandørkaptein Rygg gir selve redegjørelsen. Min egen ansvarlige befatning med saken kom i grunnen først i forbindelse med det møtet i Forsvarsdepartementet.

Kommandørkaptein Rygg: Da Forsvarsstaben første gang fikk seg forelagt saken om disse sovjetiske helikopterne, var det kun tale om ett helikopter. Det ble angitt å skulle være en flyging i forbindelse med den russiske utstilling på Akershus-området, som skulle finne sted i juni 1960. Det var til å begynne med tale om en flyging som skulle starte fra festningsplassen på Akershus med mellomlanding i Frognerparken, og flyging over selve byområdet.

Forsvaret erklærte seg ut fra et rent sikkerhetsmessig syn uenig i at denne tillatelsen ble gitt, og det ble sammenkalt et møte i Forsvarsdepartementet for å diskutere problemet. Det ble under møtet klart at man kunne komme fram til restriksjoner bl.a. med forlegning av selve flygingen til et område som man måtte anse som forholdsvis ufarlig, og ut fra dette syn fant Forsvarets representanter i møtet - både Forsvarsstaben og Flyvåpenets overkommando var representert i møtet - ikke å ville legge noen hindring i veien for at det ble gitt tillatelse til den flyging det var søkt om.

På møtet i Forsvarsdepartementet ble det enighet om at Forsvarsstaben skulle søke kontakt med Luftfartsdirektoratet og sammen med Luftforsvarets overkommandos representanter avtale de praktiske nærmere restriksjoner for flygingen, ut fra de retningslinjer som man ble enige om i Forsvarsdepartementet. Dette møte var 16. juni.

Man var enige om at restriksjonene og i det hele tatt handlingen av saken skulle gå i Luftfartsdirektoratets regi. Man ville ikke trekke de militære myndigheter inn i dette. Dette var en sivil flyging, et sivilt helikopter, og det var alminnelig

kutyme at den slags saker handles av Luftfartsdirektoratet, som trekker opp sine restriksjoner ut fra rent sikkerhetsmessige hensyn, altså sikkerhet i forhold til person, liv og eiendom.

Man ble da enige om å gi Forsvarsstabens representanter det oppdrag neste dag å søke kontakt med Luftfartsdirektoratet og trekke opp restriksjonene og få disse kunngjort. Likeledes ble Forsvarsstaben anmodet om å søke kontakt med forsvarsgrenene og Forsvarets forskningsinstitutt, og gjøre det klart for dem at denne flygingen ville finne sted, slik at de i den tid flygingen fant sted, skulle kunne begrense sin elektroniske virksomhet av forskjellig art, idet man ved vurderingen av faremomenter i forbindelse med flygingen hadde to områder for seg. Det ene var det elektroniske område, det andre det fotografiske område.

På det elektroniske område er det jo i dag nær sagt ubegrenset hva man kan foreta seg. Man kan neppe hindre enhver virksomhet, men man vil jo begrense det mest mulig. Man regnet med at et helikopter som kretset over Oslo by-området med de forskjellige militære etablissementer og sambandssentraler muligens ved hjelp av et utstyr ombord ville kunne få opplysninger som var uønsket.

Når det gjelder det fotografiske område, er det gjeldende vanlig forbud mot fotografering fra luften, og intet utenlandsk fly eller helikopter har lov å fotografere over norsk område.

På møte i Luftfartsdirektoratet neste dag diskuterte man de restriksjoner som var nødvendige ut fra retningslinjer gitt dagen før i Forsvarsdepartementet.

I mellomtiden var det kommet opp spørsmål om også et annet helikopter. Det var til å begynne med bare ett, nå var det søkt om to helikoptere, og man trodde at begge helikoptere skulle fly over Oslo. Man var da enige om å si til den sovjetiske ambassade at man kun fikk lov å bruke ett helikopter ad gangen, at helikopterne skulle være underkastet vanlig norsk tollinspeksjon når de kom til flyplassen, at man som landingsplass bare skulle bruke Fornebu, at en norsk kontrollør skulle medfølge under enhver flyging, at flygingen bare skulle finne sted mellom klokkeslettene 10 og 12 formiddag og 16 og 18 ettermiddag og bare med ett helikopter ad gangen, og at demonstrasjonsflyging ikke måtte finne sted utenfor et område som i øst er begrenset av meridianen gjennom Hovedøya, i nord av en linje fra Lysakerelvens utløp til Hovedøyas nordspiss, i vest av Fornebu flyplass og i syd av Nesoddtangen. Det området ser da slik ut (viser på kartet). Videre skulle den maksimale høyde bare være 500 fot. Flygingen skulle bare finne sted i tidsrommet 25. juni til 25. juli, altså én måned, og eventuell kontrollflyging før utstillingen forutsattes å være begrenset til lufthavnens område. Man regnet jo med en mulighet for at de ville kreve å få foreta en sjekk av at maskineriet ombord virket, og at de da også ville kreve å fly over et område. Men vi fant ut at det måtte kunne være tilstrekkelig at de gjorde det over selve flyplassen.

Disse restriksjonene ble vedtatt på møtet i Luftfartsdirektoratet 17. juni. De ble forelagt for de militære sjefer, altså sjefen for Forsvarsstaben og sjefen for Flyvåpenet, og de fant begge at det ikke var noe i veien for at man ut fra disse restriksjoner kunne godta flygingen som ufarlig.

Jeg kan ellers bare nevne at da helikopterne kom til landet, kom det ene flygende. Det skulle fly fra Tallin via Helsingfors og Stockholm til Oslo. Det fikk motorskade i Stockholm og kom tre dager forsinket. Men da det kom, var det rutet inn i den vanlige luftled fra Karlstad til Oslo. De militære installasjoner som kunne tenkes å være utsatt i forbindelse med denne luftleden, ble varslet om hvilken tid helikopteret kunne ventes å komme. Man fikk avgangstiden fra Karlstad, så man kunne beregne dette. Det landet på Fornebu og ble utsatt for tollinspeksjon av en av Tollvesenets tollinspektører, som var en tidligere vernepliktig flyger med etterretningsmessig utdannelse, og som hadde fått spesiell orientering og instruksjon av våre elektroniske folk om hva han skulle se etter. Vi regner med noenlunde sikkerhet å kunne si at helikopteret etter å være inspisert ikke inneholdt fast montert utstyr av noen ualminnelig art - altså at alt som var ombord, hørte til selve flygingen.

Vi har senere sjekket hvorvidt flygingen ble utført i henhold til de restriksjoner som ble trukket opp og om det var en kontrollør ombord ved hver flyging. Dette er det blitt svart bekreftende på fra Luftfartsdirektoratet.

Formannen: Jeg skal få takke for redegjørelsen. Har general Øen noe å tilføye?

General Øen: Jeg tror redegjørelsen taler for seg selv.

Borten: På forrige møte opplyste statsråd Bratteli at det ene helikopteret kom plutselig, uten at man visste om det. Det stod plutselig på Akershus. Jeg vet ikke hvordan det samsvarer med den varsling kommandørkaptein Rygg nå gjorde rede for?

Kommandørkaptein Rygg: Som jeg sa, var det den 17. juni blitt søkt om fra den sovjetiske ambassade at det måtte komme to helikoptere i stedet for ett, men det ble ikke angitt måten de skulle komme på. Vi antok da at også det andre skulle komme flygende. Det viste seg imidlertid at det kom med fartøy. Det ble losset i land på kaien i Oslo og fraktet opp på Festningsplassen som et kolli, og stod da plutselig på Festningsplassen, så det var hverken nødvendig eller mulig med noen innflygingskontroll. Men helikopteret ble utsatt for vanlig tollinspeksjon etter at det var kommet til Akershus på Festningsplassen.

Kjøs: For å holde oss til dette siste flyet - ble det stående på Festningsplassen, eller ble det brukt i flygingen?

Kommandørkaptein Rygg: Det sto på Festningsplassen hele tiden.

Kjøs: Det var ikke i luften i det hele tatt?

Kommandørkaptein Rygg: Det var ikke i luften i det hele tatt.

Hønsvald: I det svar som samferdselsministeren ga på hr. Engans spørsmål i Stortinget, sa han:

> "Etter forutgående samrådinger med Forsvarsstaben og Luftforsvarets overkommando ble de sovjetiske helikoptere" osv.

gitt tillatelse. Han sa at denne tillatelse ble altså gitt etter forutgående samrådinger med Forsvarsstaben og Luftforsvarets overkommando. Til det sa hr. Engan:

> "Jeg har fått opplyst at først da det var gitt grønt lys for denne flygingen, kom sikkerhetstjenesten inn, først da ble det stilt spørsmål til sikkerhetstjenesten om den ville gi sin sanksjon til flygingen, men da var det alt gitt grønt lys."

Samferdselsministeren repliserte til det:

> "Jeg er nødt til å gjenta ganske klart at her var det kontakt med de militære myndigheter, Forsvarsstaben og Luftforsvaret, før det overhodet ble gitt noen tillatelse. Jeg er også nødt til å gjenta at denne sak har vært behandlet av det sivile Luftfartsdirektorat og avgjort der, men - som jeg har nevnt - etter konferanse med de militære myndigheter og før tillatelsen ble gitt."

I det innlegg hr. Engan hadde ved møtets slutt den dagen, erklærte han:

> "I mitt innlegg pekte jeg på at etterretningstjenesten har opplyst til meg at den først ble rådspurt etter at det var gitt grønt lys for taxi-flygingen ..."

Jeg tror det kan være av interesse å få brakt på det rene om hr. Engans påstand her, på tross av samferdselsministerens uttalelse, er korrekt eller ikke. Ble det gitt grønt lys, dvs. tillatelse til anløp, ankomst eller til denne flygingen før sikkerhetstjenesten og Forsvarsstaben var kontaktet og kom inn i bildet?

Statssekretær Himle: Jeg går ut fra at de militære også vil svare på dette siste spørsmålet, men jeg kan kanskje si et par ord om hvordan denne saken ble behandlet i Forsvarsdepartementet, for å få klart rekkefølgen av de forskjellige tiltak som ble truffet i saken.

Det var jeg som behandlet denne saken i Forsvarsdepartementet, fordi statsråd Handal var borte på det tidspunkt tillatelsen ble meddelt de russiske myndigheter. Jeg kom bort i saken den 15. juni. Det var før møtet ble holdt i Forsvarsdepartementet. Det var på bakgrunn av dette jeg innkalte til en konferanse i departementet den 16., og der møtte da folk fra Forsvarsstaben og fra Luftforsvarets overkommando. Det var også til stede en representant fra Utenriksdepartementet, som jo håndterte denne saken vis-à-vis de russiske myndigheter. Det var da forutsetningen at jeg skulle lede møtet, slik at jeg kunne få klart hvilke momenter som kom inn, og hvilke forutsetninger de forskjellige syn var basert på. Dessverre var jeg forhindret fra det.

Møtet ble da holdt. Det som var hensikten med møtet, var å vurdere hvorvidt det var rimelig innenfor restriksjoner som kunne pålegges, å gjennomføre flygingen uten at militære interesser skulle være skadelidende. Jeg fikk rapport fra møtet så snart det var holdt. Som det for så vidt har vært fremholdt her, var konklusjonen fra

det møtet, så vidt jeg kunne vurdere, at i og for seg var det fullt mulig å legge opp et system med restriksjoner som gjorde at slik flyging kunne gjennomføres uten at militære interesser av den grunn skulle bli skadelidende. Riktignok ble på det møtet ikke utformet de detaljerte bestemmelser, men det var for så vidt heller ikke nødvendig. Vi hadde folkene som kunne vurdere dette, og som kunne vite hva en kunne oppnå med forskjellige restriksjoner for dette.

Det var da etter at dette møtet ble holdt, og etter at jeg hadde vurdert dette, at jeg meddelte Utenriksdepartementet at for så vidt Forsvaret var involvert, mente vi at slik flyging kunne gjennomføres, men at den ville bli pålagt bestemte restriksjoner som vi da ville komme tilbake til så snart dette var gjennomgått nærmere mellom de berørte instanser. Denne beskjeden gikk til Utenriksdepartementet etter at møtet var holdt, og Utenriksdepartementets kontakt med den russiske ambassade skjedde deretter igjen.

Det er sammenhengen når det gjelder de ting som skjedde den 15. og 16. og fram til tillatelsen ble gitt fra Utenriksdepartementets side.

General Øen: Forsvarsstabens befatning med saken var underhåndskonsultasjon på forhånd. Om den tilråding som ble gitt i møtet 16. juni, og det videre forløp, så vidt vi kjenner det, har kanskje kommandørkaptein Rygg noe å tilføye?

Kommandørkaptein Rygg: Jeg kan naturligvis ikke si noe om når tillatelsen ble gitt fra Forsvarsdepartementet, men all den stund opplegget ved møtets begynnelse den 16. var et helt annet enn det som ble akseptert, og som man ga tillatelse til å gjennomføre, regner jeg som gitt at tillatelsen ble gitt etter møtet på grunnlag av de restriksjoner og det nye opplegg med et flyområde over Oslo havn som man kom fram til under møtet.

Formannen: Får jeg lov å stille et spørsmål selv: Det er sagt at Forsvarsstaben kom inn i bildet, departementet kom inn i bildet. Hvordan kom de inn i bildet? Hvem var det som henvendte seg, eller hvem gjorde oppmerksom på at spørsmålet forelå?

Statssekretær Himle: Vårt departement kom inn i bildet ved at vi fikk oversendt disse henvendelsene fra russisk side. De gikk da til de kontorer som vanligvis behandler sakene. Jeg kom inn i bildet ved en direkte telefonhenvendelse, som skjedde den 15. Det var på bakgrunn av denne telefonsamtalen jeg innkalte til møtet neste dag. Det var på bakgrunn av drøftelsene i det møtet at jeg da meddelte Utenriksdepartementet, også over telefonen, at flygingen under bestemte restriksjoner ville være akseptabel fra vår side. Og det var etter denne samtalen, som Utenriksdepartementet da for så vidt satt og ventet på, at man der igjen kontaktet den russiske ambassaden.

Borten: Kom telefonhenvendelsen fra Utenriksdepartementet?

Statssekretær Himle: Ja. Saken kom gjennom Utenriksdepartementet som var kontaktleddet fra den russiske ambassade.

Borten: Så tok Utenriksdepartementet en telefonhenvendelse til Forsvarsdepartementet.

Statssekretær Himle: Ja. Det ble både oversendt de notene som var mottatt fra russisk side, og dessuten ble det tatt kontakt ad telefon.

Kjøs: Jeg kan bare nevne til opplysning av saken at blant de dokumenter som statsråd Bratteli overleverte, ligger også gjenpart av skrivelsen fra Utenriksdepartementet til Luftfartsdirektoratet, datert 7. juni, der det heter:

> "Utenriksdepartementet viser til telefonsamtale 3. ds. med konsulent Ulvatne og oversender vedlagt til godhetsfull videre forføyning oversettelse til norsk av note av 31. f.m. fra Sovjet-Samveldets ambassade hvori det anmodes om tillatelse til å foreta flyvninger med helikopter i forbindelse med ovennevnte utstilling."
>
> Den er nevnt i overskriften.
>
> "Det vises for øvrig til det som er anført i noten, og Utenriksdepartementet går ut fra at Luftfartsdirektoratet tar kontakt i saken med de militære og kommunale myndigheter.
>
> Gjenpart av dette brev med vedlegg er sendt Forsvarsdepartementet, Oslo kommune, samt Norges Varemesse, som er utstillingens rådgivende instans.
>
> Etter fullmakt
> Arne Kapstø. "

Den 7. juni har altså Utenriksdepartementet sendt gjenpart av noten fra Sovjet-Samveldets ambassade og av skrivelsen til Luftfartsdirektoratet til bl.a. Forsvarsdepartementet. Det er således ikke bare en telefonhenvendelse, det er også en skriftlig oversendelse.

Borten: Jeg vil gjerne komme litt tilbake til det møtet den 16. juni. Det ble spurt om det her forrige gang, og statsråd Bratteli var ikke så informert at han kunne svare. Nå spurte hr. Hønsvald om det møtet igjen. Jeg vil gjerne sjekke opp, så vi har forstått dette riktig. Hvem var det som var til stede på det møtet? Bare slik at vi har det klart.

Statssekretær Himle: Det var fra Forsvarsstaben fire representanter, fra Luftforsvarets overkommando en representant, en representant fra Utenriksdepartementet og tre representanter fra Forsvarsdepartementet. Det vil si at det var Forsvarsdepartementet som da kontaktet de militære myndigheter for å drøfte saken med de militære myndigheter. Det var dessuten en mann fra Utenriksdepartementet, på grunn av at det hastet med saken, og for at

Utenriksdepartementets representant da skulle være informert om dette, bad vi ham være til stede på møtet.

Borten: Et tilleggsspørsmål: Jeg er ikke så inne i hva dette omfatter, de forskjellige kategorier. Vil det si at sikkerhetstjenesten er en av dem som var representert?

Statssekretær Himle: Ja, det var den. Sikkerhetstjenesten var da representert med sine beste eksperter.

Hønsvald: Hva menes i dette tilfelle med sikkerhetstjeneste? Menes det sikkerhetstjenesten på flyplassen?

Statssekretær Himle: Det er Forsvarets etterretningstjeneste.

Hønsvald: I sine uttalelser har hr. Engan avvekslende brukt "sikkerhetstjenesten" og etterretningstjenesten. I det første innlegget nevner han bare at det var gitt grønt lys - først etter at det var gitt grønt lys for denne flygingen, kom sikkerhetstjenesten inn. Jeg vet ikke hvilken sikkerhetstjeneste han mener. Men i det siste innlegget sier han:

> "Etterretningstjenesten har opplyst til meg at den først ble rådspurt etter at det var gitt grønt lys for taxi-flygingen".

Jeg vet ikke riktig om det er vanlig at etterretningstjenesten gir opplysninger om saker og ting til stortingsmenn, men han hevdet det.

Jeg antar det kan være av en viss interesse å få brakt på det rene om det er så at etterretningstjenesten har gitt beskjed til hr. Engan om at den ikke ble rådspurt om denne saken før den i virkeligheten var avgjort gjennom grønt lys. Men det er det kanskje ikke mulig å få brakt på det rene av de tilstedeværende representanter for Forsvaret?

General Øen: Jeg kan bare si at jeg ville være svært interessert i å få vite dette selv.

Formannen: Man må vel gå ut fra at det her menes "etterretningstjenesten", for selve sikkerhetstjenesten på Fornebu spiller svært liten rolle i denne forbindelse.

Langhelle: Det korrekte uttrykk for det som foregår på Fornebu, er "sikringstjeneste", og ikke "sikkerhetstjeneste".

Hønsvald: Representanten Engan brukte den ene gangen uttrykket "sikkerhetstjenesten" og den andre gangen "etterretningstjenesten", men det er vel formodentlig å forstå som ett og samme.

Kjøs: Når det gjelder tidspunktet for tillatelsen til flygingen med helikopter inn i Norge og det som videre er sagt om flygingene her i landet, har vi blant dokumentene gjenpart av Utenriksdepartementets note til Sovjet-Samveldets ambassade av 16. juni 1960. I den tidligere note fra den sovjetiske ambassade var det oppgitt at flyet skulle avgå fra Tallin den 16. juni og ankomme her samme dag. Hvis man skulle gi tillatelsen, måtte den altså gis fra Utenriksdepartementet senest den 16., og den er også datert den 16. juni. Siden dette er et så pass viktig punkt, skal jeg referere den her slik at komiteen kan ha den saken klart for seg:

> "Det Kgl. Utenriksdepartement har den ære å erkjenne mottakelsen av note av 31. mai 1960 (nr. 121/60) samt av noter av 8. juni 1960 (nr. 126/60 og 127/60) fra Sovjet-Samveldets Ambassade med anmodning om de norske myndigheters tillatelse til overflyvning av norsk territorium og til å foreta landing på Fornebu flyplass med helikopteret Mi-4 som avgår fra Tallin 16. juni 1960, samt med anmodning om tillatelse til å foreta rundflyvninger med ovennevnte helikopter og helikopteret Ka-14 (som ankommer til Oslo med skip) med besøkende på den sovjet-russiske industriutstilling i Oslo i tiden 25. juni - 10. juli 1960.
>
> Utenriksdepartementet kan meddele at de norske myndigheter samtykker i at helikopteret Mi-4 foretar den overflyvning og landing som er omhandlet i Ambassadens ovennevnte note av 8. juni 1960 (nr. 126/60). "

Det var altså flygingen fra Tallin til Oslo. Og videre:

> "Det samtykkes videre i prinsippet i at de to omhandlede helikoptere foretar rundflyvninger med besøkende på ovennevnte utstilling, men vedkommende myndigheter forbeholder seg å komme tilbake til spørsmålene i forbindelse med anvisning av landings- og startplass, samt fastsettelse av nærmere forskrifter for disse flyvningers gjennomføring. -
> Oslo, 16. juni 1960. "

Det ble altså gitt tillatelse til innflyging av helikopteret fra Tallin til Oslo, og i prinsippet gitt tillatelse til disse andre flygningene, men man forbeholdt seg å fastsette restriksjoner og meddele dem senere.

Formannen: Jeg vil gjerne få lov til å stille et spørsmål som ble reist i forrige komitemøte av en representant som nå ikke er til stede. - Det var to spørsmål som ble en del drøftet i det forrige møtet. Det ene dreiet seg om fotografering. Flyet var jo slik innrettet at det var delt i to avdelinger - en førerkabin og en passasjerkabin - som det ikke var noen forbindelse mellom. Kontrolløren fra Luftfartsdirektoratet som fulgte med, kunne da bare oppholde seg i den ene av kabinene og kunne dermed ikke kontrollere at det ikke foregikk fotografering fra den andre. Det var da spørsmål om kontrollen kunne sies å ha vært effektiv nok. Det spørsmål som ble reist i denne forbindelse var hvorvidt fotografering fra luften i dette området kunne være av synderlig betydning med hensyn til en spionasjevirksomhet. Det var det ene spørsmålet som jeg tror at komiteen gjerne vil høre de militære sakkyndiges uttalelser om.

Det annet spørsmål som ble reist, dreiet seg om det elektroniske utstyr. Helikopteret ble undersøkt med henblikk på eventuelt elektronisk utstyr da det kom hit, men selv om det ikke da var noe elektronisk utstyr til stede, var det ikke en mulighet for at dette kunne blitt montert i helikopteret senere?

General Øen: Vi er vel kanskje ikke eksperter på dette område, noen av oss som sitter her. Men jeg har min mening, og jeg vil gjerne ha den supplert av andres. Med de restriksjoner som ble lagt på denne flygingen, kan det etter min mening ikke ha vært foretatt noen fotografering fra flyet som kan sies å ha medført noen risiko i militært henseende. Jeg vet ikke om jeg får tilslutning til denne oppfatning?

Generalmajor Bull: Absolutt!

General Øen: Når det gjelder den elektroniske side, er man her inne på et høyt utviklet felt, og man kan vel aldri sikre seg hundre prosent mot bruk av elektronisk utstyr. Utviklingen er så langt fremskredet og det er så vidt små aggregater som kan brukes ved slike anledninger, at det er et problem som man står overfor i dagliglivet. Det kan brukes fra fly, fra biler og nær sagt hva det er. Jeg vil tro at denne faren er til stede i alminnelighet, og en slik mulighet kan ha eksistert ukontrollert i dette helikopteret. Men man må jo se dette i den fulle sammenheng. Man kan si at et fly som kan bevege seg med elektroniske avlyttingsmidler oppnår visse fordeler i forhold til et fly som står på bakken, på grunn av den heldigere posisjon. På den annen side kan man si at vi dermed har litt mer kontroll over det, for man kan da sette i gang visse mottiltak. Og det var jo noe av det som ble gjort i dette tilfelle. Man kan jo dempe ned sin egen virksomhet når man skjønner at man er særlig utsatt for en slik risiko. Innen visse grenser kan man gjøre det, og det var dette som disse restriksjonene tok sikte på.

Formannen: Med tidsbegrensning for flygingene?

General Øen: Med tidsbegrensning for flygningene, og varsling til våre egne myndigheter, som da måtte dempe ned sin elektroniske virksomhet så vidt mulig i de områder hvor man var særlig utsatt.

Kommandørkaptein Rygg: Jeg er helt enig med general Øen i at det område som man trakk opp for flygingene, for så vidt var ufarlig. De bilder man kan ta med amatørkamera, som det her er tale om, skulle ikke på noen måte være farlige. Det man ville hindre, var at man brukte profesjonelt utstyr - store linser, telelinser og større, fastmonterte saker. Det ville en kontrollør kunne gripe inn mot. Derfor var dette med forbud mot fotografering ikke nevnt som eget punkt i restriksjonene. Man regnet med at dette var det tatt hånd om i og med at det dreiet seg om et begrenset område. Kontrollen gikk først og fremst ut på å påse at man holdt seg innenfor det område de hadde forpliktet seg til å holde seg innenfor, og påse at det ikke var profesjonelt utstyr ombord.

Kjøs: De tilstedeværende kan kanskje ikke svare på dette, men ble det kontrollert at det ikke ble installert profesjonelt utstyr senere i helikopteret?

Kommandørkaptein Rygg: Det var i hvert fall ikke profesjonelt fotografisk utstyr.

Kjøs: Jeg tenker på fotografisk og elektronisk utstyr, altså uønsket utstyr, for å si det slik. Det ble kontrollert at slikt ikke var installert da flyet kom, men var det mulig å installere det senere? Og var det noen som så etter at det ikke ble gjort?

Kommandørkaptein Rygg: Flyet var utsatt for stadig inspeksjon på Fornebu flyplass, og det fotografiske utstyr er av slike dimensjoner at det ikke kan installeres uten at det sees. Hvis man har sett det utstyr som finnes i Flyvåpenets fotograferingsfly, vil man vite at det er linser av denne størrelsen (viser). Selv om det kan skjules, må det være åpninger i skroget som viser at det kan være noe slikt innenfor. Jeg tror man kan forsikre at den slags utstyr ikke ble installert.

Når det gjelder det elektroniske utstyr, kan man vel også si at noe fast elektronisk utstyr ikke ble installert. Dette kan på den annen side bringes med i en håndkuffert, og jeg kan ikke si noe om hvorvidt de hadde med seg slike håndkufferter ombord. Men vår lyttingsvirksomhet, som prøver å finne ut hva det foregår av annen virksomhet i luften enn den man selv driver, konstaterte ingen ualminnelig virksomhet på det feltet under flygingene.

Borten: Jeg vil gjerne komme litt inn på en annen side av saken. I det siste møtet - jeg refererer bare etter hukommelsen - fremgikk det av statsråd Brattelis redegjørelse at Forsvarsdepartementet hadde sendt et brev til Utenriksdepartementet hvor man hadde gitt uttrykk for betenkeligheter ved hele affæren. Og så vidt jeg forsto redegjørelsen fra kommandørkaptein Rygg i dag, var det der innledningsvis en antydning av at man ikke hadde noen særlig fidus til at det skulle gis en slik tillatelse - hvis jeg ikke misforstod. Jeg vil gjerne spørre om begrunnelsen for det? Det har igjen med en annen side av saken å gjøre som hr. Nordahl brakte fram sist, den rent politiske vurdering i sin alminnelighet og ikke rent sikkerhetsmessig og teknisk.

General Øen: Jeg tror kanskje det er riktig å si det på den måten at når det gjelder den første antydning av hva russerne ønsket, var det sterke betenkeligheter på militær side, men i den modifiserte form fant man det altså forsvarlig. Det tror jeg i virkeligheten er svaret på det spørsmålet.

Kjøs: Jeg vil bare nevne at vi også har gjenpart av brevet fra forsvarsministeren til utenriksministeren, som hr. Borten nå nettopp nevnte.

Borten: Jeg har ikke sett det dokumentet.

Kjøs: Jeg kan godt referere det, hvis det er ønskelig.

Borten: Nei, det er ikke nødvendig. - Får jeg så lov til å spørre: Var det en langt mer omfattende tillatelse til flyginger de søkte om første gang? Dreiet det seg om et større område?

General Øen: For fullstendighets skyld vil jeg overlate til kommandørkaptein Rygg å uttale seg om hva det første prosjektet gikk ut på.

Kommandørkaptein Rygg: Det første forslaget gikk ut på at flyet skulle være basert på Festningsplassen, og foreta flyginger over Oslo-området, med alternativ landingsplass i Frognerparken - jeg husker at den var nevnt, om det var flere kan jeg ikke erindre - og uten begrensning med hensyn til tid eller høyde. Det er klart at et slikt prosjekt sikkerhetsmessig måtte sees på en helt annen måte enn det endelige prosjekt som man kom fram til. Man hadde bl.a. så å si måttet nedlegge alt som heter militært samband i en måned i Oslo-området hvis disse helikopterne skulle kunne være på vingene når som helst. Med den tiden man kom fram til, med et opphold midt på dagen mellom kl. 12 og kl. 16, den tiden på dagen da trafikktettheten sambandsmessig er størst, kunne man gjøre skadevirkningene minst mulige for sambandet. Som general Øen sa, kunne man akseptere det nye prosjektet, mens vi hadde store betenkeligheter ved det ubegrensede forslag som kom først.

Hønsvald: Det ble offentliggjort et fotografi i "Vårt Land", som angivelig skulle være tatt fra dette helikopteret. Har representanter for Forsvaret sett dette bildet, og representerer det noen forsøk på å fotografere områder som ikke bør fotograferes, eller er det et helt ufarlig bilde av Drammensveien, slik jeg fikk inntrykk av at det var?

General Øen: Vanlig prosedyre er at det må søkes tillatelse hos Forsvarsstaben før et luftfotografi kan offentliggjøres, så jeg går ut fra at det er gitt tillatelse fra Forsvarsstaben til å offentliggjøre det. Jeg vil gjerne ha det bekreftet.

Kommandørkaptein Rygg: Det er riktig.

General Øen: Det bekreftes her fra Forsvarsstaben. Det vil altså si at Forsvarsstaben ikke har funnet det betenkelig å tillate fotografiet offentliggjort.

Hønsvald: Men det er formodentlig tatt i strid med gjeldende bestemmelse, for det var jo ikke tillatt å fotografere fra helikopteret.

General Øen: Der kommer vi inn på et spørsmål, som jeg ikke kan svare på, om hvor det har vært tatt. Det flys jo av Widerøe og andre, som tar bilder og ber om

å få dem offentliggjort. Men jeg vil gjerne få lov til å tilkalle assistanse for at svaret skal bli helt korrekt.

Kommandørkaptein Rygg: Da det var tale om å tillate bildet offentliggjort, ble det ikke oppgitt hvorfra bildet var tatt, så det er ukjent for Forsvarsstaben at det var tatt fra helikopteret før saken kom opp i Stortinget. Men på den annen side anså vi det ikke som noen vesentlig skade skjedd, fordi det området som helikopteret beveget seg over, var så begrenset at man ikke med det amatørmessige utstyr man hadde, kunne nå objekter av interesse. Av erfaring tror en tyv at hvermann stjeler, og jeg vet at det kan tas fotografier med amatørmessig utstyr selv om det er aldri så mange kontrollører rundt omkring. At det her kunne vært lagt opp en kontroll ombord som med sikkerhet hindret enhver bruk av mini-kamera eller hva det heter - det er et spesielt navn på dem - er helt umulig. Vi har ikke på noen måte kritisert Luftfartsdirektoratet for at dette fant sted. Vi vet at kontrolløren gjorde sitt beste på det område som han var satt til å passe på, nemlig at man ikke fløy utenom det angitte område og at det ikke var fastmontert utstyr ombord.

Kjøs: Det ble i forrige møte spurt om man hadde fløyet til annen tid enn den fastsatte, altså i en tid da det elektroniske utstyr hos oss ikke var dempet eller koblet ut. Jeg vet ikke om en av de tilstedeværende kan svare på det?

Kommandørkaptein Rygg: Jeg kan si noe om det, fordi jeg var ute og seilte på Oslofjorden om søndagen i den tiden helikopteret var ute. Jeg konstaterte et par tilfelle av at det fløy utover den tiden som var angitt. Det fløy ikke hele tiden mellom kl. 12 og kl. 16, men ved enkelte anledninger søndag formiddag stoppet det ikke kl. 12, men fortsatte til kl. 13. Vi gjorde henvendelse til den russiske ambassade og klaget over dette, men vi fant ikke å ville kreve det stoppet, for tross alt var skadevirkningene på en søndag meget små. På hverdagene ble det ikke konstatert noe misbruk.

Kjøs: Så ble det spurt om det var kontinuerlig vakt ved flyene da de stod på Festningsplassen. Det var altså spørsmålet den gangen. Nå forstår vi at det bare var det ene flyet som var i luften. Det andre kom til Festningsplassen og ble stående der. Der var det formodentlig vakt.

Kommandørkaptein Rygg: Der var det vakt.

Kjøs: Det var et spørsmål til som ble reist sist. Det er kanskje overflødig å spørre om det, men siden vedkommende som reiste spørsmålet, ikke er til stede nå, vil jeg allikevel bringe det fram. Det ble spurt om det var kommunisert med NATO før man tok noen avgjørelse.

Kommandørkaptein Rygg: Nei, saken ble betraktet som av helt lokal natur. Med de restriksjoner vi la opp, og de restriksjoner som allerede var lagt opp i

forbindelse med den sovjet-russiske utstilling på Festningsplassen, som var forelagt for NATO, fant vi det ikke nødvendig å forelegge dette spesielle spørsmålet om helikopterflygningene.

General Øen: I forbindelse med det siste spørsmålet vil jeg gjerne få nevne at når det stilles spørsmål om saken var forelagt for NATO, kommer det an på hvordan man skal forstå spørsmålet. Det ville i tilfelle ikke bli tale om å forelegge en slik ting for NATO på annen basis enn at i og med at man skulle innføre restriksjoner på sambandstrafikken, ville andre adressater komme inn i bildet. NATO for så vidt var saken uvedkommende, rent prinsipielt, men man har et samband som man skal beskytte. I en slik forbindelse kan altså NATO komme inn i saken.

Kjøs: Jeg vil for å unngå enhver misforståelse, si at jeg er helt enig med general Øen i denne prinsipielle betraktning. Men som ordfører for saken har jeg en viss plikt til å søke oppklart de spørsmål som er brakt fram, og derfor ville jeg ta opp spørsmålet, for å få et klart svar på dette.

General Øen: Det er derfor jeg gjerne vil understreke dette.

Borten: Jeg vil da konstatere, i sammenheng med det siste som ble opplyst, at russerne overtrådte bestemmelsene som var satt med hensyn til det tidsintervall som var tillatt for flygingen, og at dette ble konstatert rent tilfeldig. Jeg vil si at da kan det ha foregått flyginger - det er jo ingen som kan benekte eller bekrefte noe der - på et tidspunkt da det ikke var tatt adekvate forholdsregler for utkobling av ting som vi ikke ville ha avlyttet.

Langhelle: Hvis man tillegger det spørsmålet om helikopteret har brutt tidsbegrensningen noen vekt, kan det vel bringes på det rene på Fornebu. Tårnet på Fornebu må til enhver tid ha visst om flyet var i luften utenom den tid som var angitt. Hvis man tillegger det vekt, må tårnet på Fornebu kunne fortelle noe om det.

General Øen: Forholdet er jo at kontrolløren må ha vært med på disse flygingene, så det må uten tvil kunne bringes på det rene.

Hegna: Det bør bringes på det rene etter den form det foreligger her for komiteen.

Formannen: Det er vel meget lite sannsynlig at russerne skulle ha foretatt noen flyging uten kontrollør og det hele, la oss si om natten, uten at dette skulle ha blitt oppdaget.

General Øen: Fornebu har jo vakt døgnet rundt.

Kjøs: Vi har med blant våre dokumenter en skrivelse fra Lufttrafikktjenesten, Fornebu kontrolltårn datert 27. januar 1961 - til Distriktsjefen F.I.R., Oslo:

"Ad russisk helikopter Mi4, CCCP 19121.

Etter anmodning kan en opplyse følgende:

Ovennevnte helikopter ankom Fornebu fra Karlstad i Sverige den 21/6 1960, kl. 1119 (GMT). I den følgende tid ble det foretatt følgende lokalflyginger: (opplysninger basert på arkivert trafikk-skjema)".

Så følger datoer fra 25. juni 1960 til 9. juli 1960, da flygingene foregikk, og det står oppgitt avgangs- og landingstider for flygingene. Vi har således klokkeslettene for alle flygingene oppgitt fra kontrolltårnet, men jeg har ikke studert dem nærmere.

Borten: Jeg vil gjerne se det dokumentet.

Kjøs: Vi har da materiale til å se på dette selv.

Nordahl: Jeg forstod kommandørkaptein Rygg slik at det var mindre farlig at det ble fløyet ut over tiden på søndagene enn det var om hverdagene. Hva er årsaken til at det er mindre farlig om søndagene?

Kommandørkaptein Rygg: Jeg tenker på den sambandstrafikk som foregår om hverdagene, og som tilsa at vi stoppet flygingene mellom kl. 12 og kl. 16. Vanligvis foregår det meget lite militær sambandsvirksomhet midt på dagen om søndagene.

Formannen: Flere spørsmål er ikke fremkommet, og vi kan vel da anse at komiteen har fått de opplysninger som den ønsket. Jeg vil få lov til å takke disse herrer for at de har vært til stede, og beklager at vi kanskje har tatt meget av deres verdifulle tid, men det var av interesse for oss å få oppklart denne saken.

(De innkalte embetsmenn forlot deretter møtet.)

Når det gjelder sakens videre behandling, mener jeg - og jeg tror samferdselsministeren mener det samme - at det ville være en fordel å få saken ut av verden så hurtig som mulig. Nå er forholdet at en rekke av denne komites medlemmer, fredag aften for de flestes vedkommende og kanskje noe tidligere for enkelte, kommer til å reise til Nordisk Råds møte i København. Jeg vil da høre med komiteens medlemmer og ordføreren for saken om det er mulig å ta et møte her i komiteen torsdag formiddag? Møtet i Stortinget begynner da først kl. 13.

Reidar Carlsen: I forbindelse med det spørsmål som hr. Hønsvald tok opp, tror jeg det blir nødvendig - og det ga også hr. Engan uttrykk for at han var enig i - å foreta rettslig avhør av dem som eventuelt måtte ha gitt de meddelelser som er

avgitt. Kan man gjøre det til torsdag, hvis det er meningen å avgi innstilling på torsdag?

Nordahl: Nei, vi kan ikke avgi innstillingen da, og så meget haster det vel ikke.

Hønsvald: Sakens ordfører skal jo også ha litt tid på seg.

Kjøs: Det er ikke mulig. Vi må få anledning til å studere de uttalelser og redegjørelser som er kommet i dette møtet.

Formannen: Da får vi utsette møtet til i uken mellom den 27. februar og 4. mars.

Men til det spørsmål som hr. Carlsen reiste, vil jeg si at det ikke kan bli denne komites sak. Det som denne komite kan konstatere, er at så langt som vi har kunnet forstå av det som så vel Samferdselsdepartementet som Forsvarsdepartementet og også Forsvarsstaben har fortalt oss, synes det ikke å være grunnlag for den påstand som representanten Engan har fremsatt. Og da får det bli, mener jeg, et spørsmål for hr. Engan eller for Forsvarsstaben om de vil forfølge saken videre.

Reidar Carlsen: Jeg er ikke så helt enig i det, for hvis Engans påstand er riktig, vil det være nokså avgjørende for mitt standpunkt til saken, og det synes for meg å sveve i luften. Her påstår general Øen at han anser det usannsynlig at det er skjedd, mens på den annen side vi har Engans påstand om at folk fra Etterretningsvesenet selv har vært og meddelt ham at tillatelse var gitt før sikkerhetstjenesten ble kontaktet. Det er et nokså avgjørende punkt.

Hønsvald: Jeg vet ikke hvordan det er med Etterretningstjenesten, hvor hemmelig den er og hvem som eventuelt kan søke kontakt med den, men var det ikke en tanke at sakens ordfører søkte kontakt med Etterretningstjenesten for å få sjekket opp dette, om det er noen fra Etterretningstjenesten som har gitt slike opplysninger til Engan?

Formannen: Etterretningstjenestens nestkommanderende satt jo her.

Langhelle: Den fremgangsmåten er jo helt umulig. Da måtte hr. Kjøs først gå til general Øen og be om å få en liste over alle som tilhører Etterretningstjenesten og dernest hjemsøke dem i tur og orden og spørre. Det naturlige vil heller være å spørre Engan. Hvis Engan gir navnet med en gang, så er jo saken "biff", da.

Hønsvald: Jeg går ut fra at Engan med Etterretningstjenesten ikke mente en hvilken som helst tilfeldig mann derfra. Han måtte vel mene Etterretningstjenestens ledelse, som jo er de eneste som kunne gi noen beskjed om dette. For jeg går ut fra

at Forsvarsdepartementet og Utenriksdepartementet ikke henvendte seg til en menig mann eller noe slikt, men til Etterretningstjenestens ledelse når det gjaldt denne saken, og ledelsen burde jo da kunne gi beskjed om hvorvidt de hadde hørt noe fra Utenriksdepartementet eller fra Forsvarsdepartementet eller Luftfartsdirektoratet før det var gitt grønt lys eller ikke. Det er jo det som har en viss interesse. Men hvis fremgangsmåten ikke er mulig, er det ikke meg om å gjøre. Men jeg synes nok man burde forsøke å sjekke det opp og bringe det på det rene. Jeg visste ikke at denne mannen som satt her var nestkommanderende i Etterretningstjenesten, jeg kjenner ham jo ikke.

Formannen: Det var kommandørkaptein Rygg. Skal vi da kanskje for å få det inn i formelle former gi ordføreren i oppdrag å skrive til representanten Engan og spørre ham om han kan forklare sin påstand nærmere?

Langhelle: Jeg er helt enig i den fremgangsmåten, og hvis den ikke fører fram, er jeg enig i at vi konkluderer slik som formannen skisserte i et tidligere innlegg, for denne komite kan ikke begynne å gå løs på Etterretningstjenesten.

Borten: Det er ikke fordi jeg tillegger det så veldig stor betydning, men det er jo brakt inn her: Var det ikke en tanke også å spørre avisen hvem det er som har tatt dette bildet som det er snakk om? Så kunne vi få litt vurderingsgrunnlag der også, og så eventuelt be vedkommende journalist hit - det har vi jo full adgang til i komiteen - og spørre under hvilke omstendigheter det foregikk og hvilket inntrykk han fikk av kontrollen, osv. ved oppstigningen.

Nordahl: Jeg forstår det slik at de ikke ville ha offentliggjort bildet uten etter tillatelse.

Borten: Jeg er klar over det.

Nordahl: Nei, men det som interesserer er altså hvordan han har fått i stand dette bildet.

Formannen: Skal vi så gi sakens ordfører i oppdrag å skrive også til "Vårt Land"s redaksjon?

Kjøs: Jeg er ikke enig i det …

Hønsvald: Det kan vel tenkes at det var en pressetur, at russerne hadde invitert Oslo-pressen til en tur i reklameøyemed, og at det var under en sånn pressetur at det fotografiet ble tatt.

Formannen: Rygg sa jo her at det er helt umulig å kontrollere om man bruker disse miniatyrkameraene, men på den annen side at et slikt bilde ikke har noen synderlig verdi, så jeg kan ikke tillegge det spørsmål så stor betydning.

Langhelle: Jeg er betenkt ved at vi skal innkalle journalisten til komiteen eller be ordføreren å gjøre det. Staten har organer som vi i tilfelle kan be undersøke den saken og gi oss de opplysninger vi ønsker - hvis det da har så stor interesse, men vi kan ikke begynne som etterforskningstjeneste.

Røiseland: Pressa skal jo beskytte sine kjelder.

Hønsvald: Jeg mener ikke at det har noen synderlig interesse, men Engan nevnte og gjorde jo litt av et nummer av dette at det var fotografert, og da kan det kanskje være av litt interesse å få brakt på det rene under hvilke omstendigheter og av hvem det ble fotografert. En journalist må jo vite det ikke er adgang til å fotografere fra luften, men hvis det har skjedd under en pressetur, vet jeg ikke riktig hvordan det stiller seg. I all fall var han i den grad oppmerksom på det at han forela bildet for Forsvarsstaben for å bringe på det rene om det kunne offentliggjøres, så han var sikkert oppmerksom på at det ikke er adgang til å *offentliggjøre* fotografier som blir tatt fra luften.

Borten: Jeg er enig i at vi bør ikke gjøre det på en formelt uriktig måte, men jeg synes det har så pass interesse i saken at jeg vil be om at det blir sjekket opp.

Formannen: Da kan ikke jeg forstå annet enn at det må skje gjennom Oslo politi. Men jeg vil gjerne at man da undersøker hele den konstitusjonelle fremgangsmåte i denne saken.

Borten: Jeg er enig i det.

Formannen: Da skal altså jeg ta meg av den saken i samarbeid med ordføreren.

Røiseland: Det bør vel i tilfelle vere Justisdepartementet som vender seg til politiet, for at vi ikkje skal kome på vidda der. Denne komiteen bør ikkje gjere nokon henvendelse til Oslo politi.

Formannen: Nei, det var derfor jeg sa at vi ville undersøke fremgangsmåten.

Kjøs: Får jeg bare si, for at man ikke skal misforstå min uttalelse, at selvsagt er jeg interessert i å få dette forholdet med fotograferingen belyst og undersøkt, men jeg synes ikke det er en fremgangsmåte som den utvidede utenrikskomite skal slå inn på, å innkalle journalister for å redegjøre her i denne komite. Der får man gå andre veier.

Formannen: Da tar vi altså sikte på at det skal foreligge en innstilling om denne saken i begynnelsen av den uken som tar til mandag den 27. februar, og at vi da får finne en formiddag til å behandle saken i den uken.

Møtet hevet kl. 11.10.