



# Flyoperativt Forum



Illustrasjon fra Wikipedia

## Nordøst passasjen – overvåking av fjerne havområder

Av Per Gram

For Flyoperativt Forum – oktober 2008

**I august var Laptevhavet nord av Sibir åpent for ferdsel. Det var første gang på 125 000 år at Nordøst- og Nordvestpassasjene var åpne samtidig. Det muliggjør ferdsel fra USA`s østkyst og Europa til og fra Japan. Dette betyr en voldsom reduksjon av seilingstiden og store besparelser. Spørsmålet er reist om redningstjenesten i disse ugjestmilde områdene kan ta vare på nødstedte, senest i Stavanger Aftenblad av den 29. September. Det passer fint å reise denne diskusjon akkurat nå som Justis- og politidepartementet er i gang med å velge nytt redningshelikopter etter Sea King.**

Om et par, tre år regner eksperter med at Nordøstpassasjen vil være åpen for trafikk hele året. For vårt vedkommende betyr dette i utgangspunktet lite i redningssammenheng fordi Norges redningsansvarsområde stanser ved russergrensen. Det kan imidlertid bety betydelig høyere trafikk langs vår kyst med store fartøyer, også passasjerskip, enn i dag. De ressurser som stilles til rådighet av Hovedredningssentralen i Murmansk og videre østover er imidlertid av tvilsom kvalitet. En kan også se for seg byråkratiske foranstaltninger, selv om liv er i fare. Norge øver årlig med russerne gjennom Øvelse Barents, senest den 10. September i år, en øvelse tilrettelagt og koordinert av russerne. De kan stille med Mi17 og Ka32 helikoptre med forholdsvis kort rekkevidde.

Det har blitt uttrykt fra polarforsker Olav Orheim at det ikke finnes redningsressurser for store deler av ruten. Det er til dels riktig, men norske "Orion" og "Hercules" kan begge slippe nødutstyr fra luften. Russerne kjøper nå inn Be 200 amfibiefly som altså kan lande på sjøen..



# Flyoperativt Forum



**Be 200**

**Foto: Aviatransport**

En kan heller ikke se bort ifra bruken av ubemannede fly som forholdsvis raskt kan komme til den nødstedte og gi et "real time" bilde av situasjonen, dag og natt. Dette kan bety uvurderlige opplysninger til Murmansk MRCC. UAV'en kan også fungere som On Scene Commander. Det er grunn til å reise spørsmålet om IMO, altså sjøfartens ICAO, skal operere UAV'er i slike farvann, og ikke minst overvåke trafikken rundt Afrikas Horn og Malakkastredet som er utsatt for sjørøveri. Helikopterressurser i store deler av dette enorme området er tilfeldige og ikke organiserte. Murmansk MRCC's ansvarsområde strekker seg fra norskegrensen, via sektorlinjen til Nordpolen og derfra ned til elven Lena i Øst Sibir. Kommersiell trafikk i de mest isolerte deler av området, må baseres på en kalkulert risiko basert på at det kan ta lang tid før hjelp kommer til unnsetning i en nødsituasjon.



**Global Hawk, ubemannet, langtrekkende overvåkingsfly**

**Foto: Per Gram**



# Flyoperativt Forum

---

Orheim oppfordrer Norge til å gripe disse utfordringene og å sette seg i førersetet internasjonalt for utvikling av bl.a. overvåking og beredskap i dette området. Jeg tror dessverre ikke at Norge besitter ressurser innen for eksempel fjernovervåking av havområder. Luftfartstilsynet har ikke ressurser til å ivareta det eksisterende UAV miljø i Norge i dag. Vi er derfor ikke i stand til å etablere kunnskap om operasjoner med ubemannede fly, maskiner som uten tvil vil danne kjernen i fjern- eller nærovervåking av fjerne kystfarvann. Andre land har kommet mye lengre i slik overvåking, ikke minst USA.

--oo0000oo--