DEN NORSKE ATLANTERHAVS KOMITE
THE NORWEGIAN ATLANTIC COMMITTEE

1-2006

FRA "KURSK" TIL "PRIZ": UBÅTREDNING SOM INTERNASJONALT SAMARBEIDSOMRÅDE

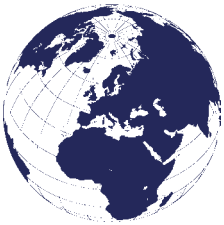
av Kristian Åtland

Sikkerhetspolitisk Bibliotek **1-2006**

Sikkerhetspolitisk Bibliotek

Innhold

Sikkerhetspolitisk Bibliotek Nr. 1-2006



3 Ubåtforlis og russiske reaksjonsmønstre
6 Politiske hensyn
8 Militære hensyn
9 Menneskelige hensyn
11 Miljøhensyn
12 Krisehåndtering: Kursk som case
15 Krisehåndtering: Priz som case
18 Hvorfor gikk det bra med Priz?
22 NATO som støttespiller
26 En rolle for Norge?
28 Avsluttende betraktninger
30 Referanser

Utgitt av: Den norske Atlanterhavskomité
Redaktør: Camilla Ahm Nicklasson
Trykket av: Hegland Trykkeri AS, Flekkefjord
ISSN: 0802-6602

For mer informasjon, besøk våre internettsider: www.atlanterhavskomiteen.no

FRA "KURSK" TIL "PRIZ": UBÅT-REDNING SOM INTERNASJONALT SAMARBEIDSOMRÅDE

Den 12. august 2005 satte en russisk miniubåt seg fast på 190 meters dyp i et strategisk sensitivt område utenfor Kamtsjatka. Russiske og vestlige medier begynte å forberede seg på et nytt Kursk-scenario, kjennetegnet ved rigid krisehåndtering, gjentatte avvisninger av hjelp utenfra og påfølgende tap av menneskeliv. Slik gikk det imidlertid ikke. Denne gangen var Russland raskt ute med å be omverdenen om hjelp. Den påfølgende redningsaksjonen vil gå inn i historien som meget vellykket. Aksjonen var en viktig milepæl i NATOs langsiktige samarbeid med Russland innenfor ubåtredning. Dette er et samarbeid der også Norge har mye å bidra med.

Isolert sett er hendelsen utenfor Kamtsjatka kanskje ikke å betrakte som noe mer enn en maritim ulykkeshendelse, som det når sant skal sies har vært mange av i Russland. Samtidig er det åpenbart at episoden, og ikke minst russiske myndigheters håndtering av den, kan si oss en hel del om landets syn på NATO og Vesten. Et grunnleggende spørsmål i denne forbindelse er om Russland har klart å frigjøre seg fra den kalde krigens fiendebilde. Har landet begynt å se på NATO som en ressurs, snarere enn som en trussel? Betraktes vestlige fartøyers nærvær i strategisk følsomme områder som mindre problematisk nå enn under den kalde krigen? Tillegges hensynet til russiske sjøfolks liv større vekt nå enn for fem, ti eller femten år siden? Og kan vi forvente at Russland vil påkalle hjelp utenfra neste gang en russisk ubåt havner i vanskeligheter?

Ubåtforlis og russiske reaksjonsmønstre

Tjenestegjøring på ubåter har til alle tider vært forbundet med en ikke ubetydelig risiko, også i fredstid. På verdensbasis har mer enn 634 mennesker mistet livet i ubåtulykker siden begynnelsen av 1960-tallet.[1] De mest alvorlige ulykkeshendelsene har vært forårsaket av branner og reaktorhavarier, som i flere tilfeller har ført til at ubåter har sunket eller at hele eller deler av mannskapet har omkommet av røykforgiftning eller

radioaktive lekkasjer. Det har også forekommet branner og eksplosjoner på marinebaser og verft, ulykker under testing av torpedoer og missiler til sjøs, kollisjoner mellom ubåter under tokt, kollisjoner mellom ubåter og isfjell og at ubåter har satt seg fast i tråler, tauverk eller annen infrastruktur på havbunnen.[2] Det var det siste som skjedde med Priz. Ubåten satte seg ifølge rapportene fast i et undersjøisk antenneanlegg utenfor en av basene til den russiske Stillehavsflåten.[3]

Russiske og tidligere sovjetiske ubåter har historisk sett vært blant verdens mest ulykkesbelastede. Statistikken viser at Nordflåtens ubåter har vært involvert i en betydelig del av de russiske/sovjetiske ulykkeshendelsene. Havariet av atomubåten Kursk utenfor Kola-kysten i august 2000, som kostet 118 mennesker livet, regnes blant de mest alvorlige. Men det har også skjedd mange og alvorlige ulykker med amerikanske ubåter, særlig i den kalde krigens tidlige fase. Det kanskje mest kjente tilfellet er USS Tresher, som sank under testing utenfor New England i 1963. Hele mannskapet på 129 omkom i forliset.

Mye er blitt sagt og skrevet om ulykkenes årsaker, både de generelle/strukturelle og de konkrete/spesifikke. Årsakssammenhenger og hendelsesforløp vil naturligvis variere fra ulykke til ulykke, selv om det åpenbart finnes en del "gjengangere", jf. tabell 1. Siktemålet med denne artikkelen er ikke primært å si noe om ulykkenes årsaker, men snarere å diskutere hvordan de har vært håndtert av politiske og militære beslutningstakere på land. Det vil i denne forbindelse være av særlig interesse å bringe på det rene hvordan beslutningstakerne vurderer behovet for rask og effektiv livredning i forhold behovet for hemmelighold av sensitiv teknologi, gitt den enkelte ulykkes spesifikke omstendigheter (type ubåt, type ulykkeshendelse, sted for ulykkeshendelse, utenrikspolitisk kontekst, tilgjengelighet av redningsressurser etc.).

Ubåt	Type/klasse	Tid/sted	Hendelse	Omkomne
AS-28	DSRV/Priz (redningsubåt)	05.08.05/ v/ Kamtsjatka	Satte seg fast på havbunnen	0
K-159	SSN/ November	23.08.03/ Barentshavet	Sank under tauing	9
K-141 (Kursk)	SSGN/Oscar II	13.08.00/ Barentshavet	Sank etter eksplosjon	118
K-442 (Tomsk)	SSGN/Oscar II	26.01.98/ Kolahalvøya	Lekkasje i kjølesystem	(5 skadde)
K-276 (Barracuda)	SSN/Sierra	11.02.92/ Barentshavet	Kollisjon m/ Baton Rouge	0
K-278 (Komsomolets)	SSN/Mike	07.04.89/ Norskehavet	Sank etter brann	41
K-219	SSBN/Yankee	06.10.86/ v/ Bermuda	Sank etter eksplosjon	4
K-429	SSGN/Charlie	24.06.83/ v/ Kamtsjatka	Sank etter ventilfeil	ca 90
K-122	SSGN/Echo II	21.08.81/ v/ Filippinene	Brann	9
K-47	SSGN/Echo II	26.09.76/ Barentshavet	Brann	8
K-56	SSGN/Echo II	13.06.73/ Det japanske hav	Reaktoruhell pga. kollisjon	27
K-19	SSBN/Hotel II	24.02.72/Nord-Atlanteren	Brann	28
K-8	SSN/ November	08.04.70/ Biscayabukta	Sank etter brann	52
K-27	SSN/ November	24.05.68/ Barentshavet	Reaktoruhell	9
K-129	SSB/Golf II	11.04.68/ v/ Hawaii	Sank	90
K-3	SSN/ November	08.09.67/ Norskehavet	Brann	39
K-19 ("The Widowmaker")	SSBN/Hotel II	04.07.61/Nord-Atlanteren	Reaktorulykke pga. lekkasje	8
K-8	SSN/ November	13.10.60/ Barentshavet	Reaktorulykke pga. lekkasje	(3 skadde)

Tabell 1: Et utvalg av sovjetiske/russiske ubåtulykker i perioden 1960–2005.[4]

Russlands – og for den saks skyld andre lands – reaksjonsmønstre ved ubåtulykker er ikke statiske. De vil kunne endre seg over tid, i takt med endringer i det aktuelle lands sikkerhetspolitiske situasjon, eller fordi man tar lærdom av tidligere ulykkeshendelser. Dette tilsier at i utgangspunktet sammenlignbare ulykker som inntreffer på ulike tidspunkter kan bli håndtert på ulikt vis. Forutsatt at hendelsene man sammenligner faktisk er sammenlignbare, vil eventuelle forskjeller eller likheter i håndteringen av dem kunne være viktige indikasjoner på om beslutningstakernes overordnede tilnærming til slike krisesituasjoner har endret seg eller ikke.

Hvis man ser nærmere på hvordan sovjetiske/russiske myndigheter har håndtert sine ubåtulykker opp gjennom historien, er det to forhold som synes å være rimelig konstante: For det første at ulykkeshåndteringen i de fleste tilfeller har foregått under betydelig tidspress, og for det andre at de beslutninger som har vært fattet, har vært fattet på grunnlag av en forutgående politisk/militær avveining av ulike og potensielt motstridende hensyn. Noe forenklet kan man si at det er tale om fire typer hensyn:

1. Politiske hensyn (å unngå å miste ansikt som nasjon og stormakt)
2. Militære hensyn (å unngå kompromittering av sensitiv teknologi)
3. Menneskelige hensyn (å redde mannskapet på den forulykkede ubåt)
4. Miljøhensyn (å forhindre skader på miljøet)

Politiske hensyn

Politiske hensyn – det å unngå å miste ansikt – ble tillagt stor vekt under den kalde krigen, da Sovjetunionen fortsatt var en politisk og militær supermakt. Det ble sett på som så ydmykende å innrømme at det hadde forekommet en ulykkeshendelse innenfor Sovjetunionens væpnede styrker, eller be USA eller NATO om hjelp til å håndtere en slik situasjon, at man i de aller fleste tilfeller valgte å tie. Ubåthavarier, enten disse skyldtes tekniske mangler eller manglende trening hos offiserer og matroser, ble betraktet som politisk ukomfortable. Sovjetunionens politiske og militære topplede forsøkte derfor å hemmeligholde ulykkeshendelsene og håndtere dem på egenhånd.

Hvis informasjon om et sovjetisk ubåtforlis likevel skulle komme offentligheten for øret, eksempelvis fordi hendelsen ble registrert av andre lands ubåter eller sensorer på havbunnen, forsøkte man i det minste å skjerme detaljene rundt den aktuelle hendelse (type ubåt, navn på ubåt, antall omkomne, årsak til ulykkeshendelse etc.). Et godt eksempel i så måte er forliset av en atomdrevet ubåt tilhørende Nordflåten, K-8, som sank på 4680 meters dyp i Biskayabukta den 8. april 1970. Forliset skjedde da mannskapet mistet kontrollen over fartøyet etter to branner ombord og etter at ubåten begynte å ta inn vann. 52 mennesker omkom i ulykken, deriblant kapteinen. Det skulle imidlertid ta mer enn 30 år for detaljene omkring ulykken ble offentlig kjent.[5]

Åpenheten på russisk side er blitt betydelig større etter den kalde krigens slutt og Sovjetunionens oppløsning. Dagens utenriks- og sikkerhetspolitiske landskap er naturligvis et annet enn det var i 1991, for ikke å si på 1960-tallet, da statsleder Bresjnev og marinesjef Gorsjkov etter beste evne forsøkte å tie i hjel sovjetmarinens fadeser. Ikke desto mindre er det grunn til å tro at Russlands politiske og militære ledelse fortsatt er opptatt av å begrense sitt eget og Russlands prestisjetap, nasjonalt så vel som internasjonalt, når en russisk ubåt havner i vanskeligheter. En slik logikk vil i sin ytterste konsekvens kunne innebære at andre hensyn, inkludert hensynet til den forulykkede ubåtens mannskap, kommer i annen rekke.

Samtidig bør det understrekes at det er flere måter å miste ansikt på. Én ting er å innrømme at man har et problem man ikke er i stand til å håndtere, en annen ting er å late som om problemet ikke eksisterer. Det siste kan i dagens situasjon vise seg å være vel så ydmykende for nasjonen og det politiske lederskap som det første, særlig hvis det i ettertid viser seg at menneskeliv og/eller verdifullt militært materiell kunne vært reddet hvis man hadde opptrådt annerledes. I dagens informasjonssamfunn er det atskillig vanskeligere å dysse ned ulykker enn det var på 1960-tallet. Selv i Russland har den fjerde statsmakt i dag langt større muligheter til å påvirke myndighetenes håndtering av ulykkeshendelser innen de væpnede styrker enn den hadde i Sovjetunionen på 1960-tallet.

"Priz"-ulykken er et godt eksempel på dette. Ulykken ble offentlig kjent ved at en av de pårørende til mannskapet fortalte om den til en nærradiostasjon i Petropavlovsk-Kamtsjatskij, hovedstaden på Kamtsjatka.[6] Innen få timer hadde nyheten spredt seg over hele verden. I en slik situasjon ville det vært meningsløst for Russlands politiske og militære lederskap å forsøke å holde den hemmelig. Det at ulykken fra første dag ble omfattet med stor medieoppmerksomhet, kan utvilsomt ha bidratt til at Russland raskt ba om hjelp utenfra. Flåtesjef Fjodorov, forsvarsminister Ivanov og president Putin møtte stor internasjonal velvilje for sin åpenhet og kom i realiteten ut av hendelsen med få riper i lakken. Det samme gjorde Russland som nasjon.

Militære hensyn

Det å unngå kompromittering av militær teknologi har etter alt å dømme figurert meget høyt på agendaen når Russland/Sovjetunionen har håndtert kritiske situasjoner ombord på sine ubåter. Landets ubåtflåte har vært og er en strategisk ressurs av stor betydning for nasjonens sikkerhet. Ubåtene inneholder mye sensitiv teknologi, som ved et forlis vil kunne tenkes falle i urette hender. Frykten for at andre, særlig USA eller NATO, skulle få tilgang til denne teknologien er trolig den viktigste forklaringen på Russland/Sovjetunionens tradisjonelle uvilje mot å involvere andre i bergingen av sine ubåter, selv når landet selv ikke hadde tilgjengelige redningsressurser.

Under den kalde krigen var det spesielt viktig for de to supermaktene å skaffe seg mest mulig informasjon om motpartens ubåter, og her ble de fleste metoder tatt i bruk. Ubåtene voktet på hverandre, lyttet på og etter hverandre, fulgte etter hverandre og tok bilder av hverandre, med det siktemål å fremskaffe informasjon som kunne gi taktiske eller strategiske fortrinn. En forulykket ubåt, for eksempel en ubåt som lå på havbunnen fordi den hadde satt seg fast eller fordi den midlertidig eller permanent hadde mistet fremdriften, ble sett på som et potensielt objekt for andres nysgjerrighet.

Hvis den forulykkede ubåten ble evakuert eller mannskapet omkom, ville den være spesielt sårbar for spionasje. I slike situasjoner oppstod det gjerne heseblesende kappløp mellom sovjetiske og amerikanske ubåter for å finne havaristen før motparten gjorde det. Et representativt eksempel er forliset av den sovjetiske dieselelektriske missilubåten K-129 i Stillehavet, 2700 km nordvest av Hawaii, i 1968. Den havarerte ubåten befant seg på nærmere 5000 meters dyp, langt unna området der en armada av sovjetiske ubåter lette, og det var amerikanerne som fant den først. I 1974 forsøkte CIA å heve havaristen i en kompleks hemmelig operasjon som gikk under navnet "Prosjekt Jennifer".[7]

Dersom en fremmed ubåt, et overflatefartøy eller en fjernstyrt undervannsfarkost (ROV) skulle få anledning til å studere en forulykket ubåt uten eierens vitende, vil dette naturligvis kunne bli sett på som problematisk. Særlig problematisk, sett fra et militært ståsted, vil det kunne være

dersom en fremmed makt skulle få uhindret tilgang til ubåtens indre.[8] Dette gjelder også i 2006. Én mulig konsekvens av et slikt resonnement kan være at man nøler så lenge med å evakuere en forulykket ubåt at menneskeliv som kunne vært reddet, går tapt. En annen konsekvens kan være at man lar være å be om eller motta utenlandsk hjelp, av frykt for at følsom teknologi eller gradert materiale ombord på den forulykkede ubåt skal bli kompromittert.

Da viseadmiral Jurij Kvjatkovskij to dager etter Kursk-forliset i august 2000 ble spurt av russisk journalist om hvorfor mannskapet ikke hadde evakuert ubåten, levnet han liten tvil om forsvarsledelsens prioriteringer: "Det viktigste hensynet [var] behovet for å beskytte om statens hemmeligheter. Det finnes utstyr og kommunikasjonssystemer om bord på ubåten som regnes som statshemmeligheter." Admiralen la til at man derfor hadde satt mye inn på "å ikke miste ubåten".[9] Slike uttalelser kan indikere at det militære hensynet fortsatt veier tungt, og at det selv i fredstid kan veie tyngre enn hensynet til menneskers liv og helse.

Hvis en havarert ubåt blir liggende på havbunnen, potensielt lett tilgjengelig for andre, vil flaggstaten sannsynligvis avsette ressurser til å bevokte havaristedet i påvente av inspeksjon, heving eller destruksjon. Det samme gjelder for så vidt for andre typer sensitivt militært materiell. Da et russisk jagefly av typen Sukhoi Su-33 ("Flanker") i september 2005 styrtet i internasjonalt farvann i Norskehavet etter et mislykket forsøk på å lande på hangarskipet Admiral Kuznetsov, ble det på russisk side diskutert å sprenge dette med dypvannsbomber. Disse planene ble imidlertid skrinlagt da det viste seg at flyet lå på 1117 meters dyp og ikke inneholdt spesielle hemmeligheter.[10]

Menneskelige hensyn

Det menneskelige hensynet – å redde mannskapet – ble i tilfellet "Priz" gitt forrang fremfor alle andre hensyn, iallfall om man skal tolke uttalelsene til to sentralt plasserte beslutningstakere på russisk side – sjefen for Stillehavsflåten, admiral Viktor Fjodorov, og sjefen for den russiske Sjøforsvarsstaben, admiral Vladimir Masorin. Begge stilte seg avvisende til påstandene om at det i den aktuelle situasjon forelå militære hensyn

som skulle tilsi at Russland burde avvise tilbud om utenlandsk hjelp og fremholdt at det viktigste var å redde liv. "Det finnes hemmelige soner i dette området som er avstengt, slike som innseilingen til ubåtbasen", medga Fjodorov, og fortsatte: "men jeg ser intet spesielt problem med at utenlandske redningsmannskaper deltar i operasjonen [...] Vår prioritet [er] å redde liv."[11] Admiral Masorin, som kort tid etter ulykken ble forfremmet til øverstkommanderende for Den russiske marine, fremstod som aktiv tilhenger av internasjonalt redningssamarbeid og understreket at "intet land kan redde sine ubåtmannskaper alene".[12] Han gikk ellers meget langt i å antyde at denne og flere tidligere russiske ubåtulykker skyldtes en dypt rotfestet ukultur innenfor de væpnede styrker, der sikkerhetshensyn ikke ble tatt på alvor.[13]

Den militære toppledelsens vektlegging av menneskelige hensyn i forbindelse med Priz-ulykken, og åpenheten med hensyn til Den russiske marines problemer, er verdt å merke seg. Slike uttalelser ville vært utenkelige for bare få år siden. Det interessante er at også forsvarsminister Ivanov og president Putin synes å dele Fjodorovs og Masorins vurderinger, jf. forfremmelsen av sistnevnte til marinesjef. En av Russlands mest prominente forsvarskommentatorer, Viktor Litovkin i telegrambyrået Novosti, skrev 8. august 2005 at det måtte ha skjedd en "moralsk revolusjon" innen Den russiske marine, ettersom menneskeliv nå tilsynelatende betraktes som viktigere enn militære hemmeligheter.[14]

Hvis så er tilfelle, er det selvsagt gledelig. Det lover også godt for fremtiden til det russisk-vestlige redningssamarbeidet. Man skal imidlertid være varsom med å generalisere på grunnlag av en enkeltstående hendelse som Priz-episoden. Det er grunn til å spørre seg om hendelsen ville blitt håndtert på samme vis hvis den hadde funnet sted innenfor, og ikke utenfor, russisk territorialfarvann, eksempelvis på eller like ved den nevnte ubåtbasen på Kamtsjatka. Da er det grunn til å tro at det militære hensynet ville veid noe tyngre. Det samme ville sannsynligvis vært tilfelle hvis det hadde vært tale om en fullt bevæpnet atomubåt av nyere merke.

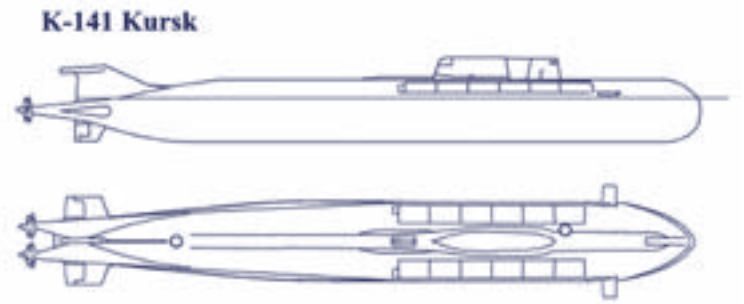
Miljøhensyn

Det fjerde hensynet – å hindre skader på miljøet – rangeres sannsynligvis nederst på prioriteringslisten når Russlands politiske og militære beslutningstakere håndterer maritime ulykkessituasjoner. Slik er det også i andre land. På stående fot er det vanskelig å tenke seg situasjoner der miljøhensyn skulle bli gitt forrang fremfor politiske, militære eller menneskelige hensyn. Miljømessige vurderinger kommer gjerne inn i betraktningen først etter at forliset er et faktum og fartøy og mannskap ikke lenger kan reddes.

Samtidig ligger det i sakens natur at ubåter, og særlig atomubåter, kan påføre havmiljøet betydelig skade i en ulykkessituasjon, særlig hvis det er tale om nedsmeltning av reaktorkjernen. Radioaktive utslipp vil kunne få store og langvarige økologiske og økonomiske konsekvenser hvis ulykken skjer i et miljømessig sensitivt område som for eksempel Barentshavet eller Polhavet. Utslipp kan komme både fra reaktor, missiler og torpedoer, særlig hvis disse skades forut for eller under forliset.

Etter Komsomolets-ulykken i Norskehavet i april 1989 er det gjort en rekke målinger på og rundt havaristedet, som ligger på 1685 meters dyp 180 kilometer sørvest for Bjørnøya, uten at det så langt er påvist større utslipp av radioaktive stoffer. Heller ikke noen av de tre andre russiske/sovjetiske atomubåtene som fortsatt ligger på havets bunn, synes å utgjøre potensielle miljøbomber.

Miljømessige vurderinger i etterkant av forlis av atomubåter konkluderer gjerne med at bergingsoperasjoner snarere vil øke enn redusere miljøfaren, blant annet fordi reaktoren kan starte opp igjen eller fordi det kan skje fatale utslipp under en eventuell heving.[15] Selv om militære hensyn skulle tale for heving – eventuelt sprenging – av en havarert ubåt, er det grunn til å tro at miljømessige hensyn i mange tilfeller vil bli tillagt så stor vekt at man lar ubåten ligge. Særlig gjelder dette hvis den ligger "trygt" på stort dyp i et forholdsvis utilgjengelig havområde.



Krisehåndtering: Kursk som case

K-141 Kursk, som var av typen *Antey* (Oscar II etter NATOs klassifisering), var i 2000 en av Russlands mest moderne atomdrevne kryssermissilubåter (SSGN). Den ble satt i tjeneste så sent som i 1994. Ubåten var 154 meter lang, hadde et deplasement på mer enn 18 000 tonn (neddykket) og et mannskap på 118. Sommeren 2000 deltok den sammen med et trettitalls andre fartøyer i en større sommerøvelse i Barentshavet, der den hadde fått i oppdrag å simulere angrep på et Kirov-klasse hangarskip.

Den 12. august klokken 1128 eksploderte en av torpedoene om bord, sannsynligvis grunnet lekkasje av høykonsentrert hydrogenperoksid. Drøyt to minutter senere ble det registrert en ny og enda kraftigere eksplosjon. Den siste eksplosjonen hadde ifølge senere analyser en kraft tilsvarende 3-7 tonn TNT (dvs. 5-6 torpedoer) og ble registrert av seismografer flere hundre kilometer unna som et jordskjelv tilsvarende 3,5 på Richters skala.[16] Båten sank og ble liggende på havbunnen med store skader på skroget og 20 graders krengning.[17] På dette tidspunkt var minst 23 av mannskapet på 118 i live i en av de akterste seksjonene, ifølge en håndskrevet beskjed som siden ble funnet på en av offiserene om bord, kapteinløytnant Dmitrij Kolesjnikov.

Først sent på kvelden den 12. august, etter at gjentatte forsøk på å komme i kontakt med Kursk hadde mislykkes, ble det iverksatt en russisk søk- og redningsoperasjon. Redningsfartøyet "Mikhail Rudnitskij", med to miniubåter om bord, ble sendt til ulykkesstedet, hvor det ankom neste morgen. De russiske miniubåtene viste seg å være i dårlig forfatning og klarte ikke å koble seg til havaristen, angivelig på grunn av strømforholdene på havaristedet og fordi ubåtens krenging gjorde det vanskelig for miniubåtene å koble seg til redningslukene som befinner seg på oversiden av skroget.

Det kan ikke utelukkes at de 23 offiserene og matrosene som overlevde eksplosjonene om bord på Kursk fortsatt var i live da Kreml et døgn etter ulykken valgte å takke nei til utenlandske tilbud om redningsbistand.[18] Både USA og Storbritannia hadde tilbudt Russland å stille redningsubåter til disposisjon, men russiske myndigheter ønsket i det lengste å håndtere saken alene. Det skal også ha blitt brukt synkeminer for å holde potensielt interesserte fremmede ubåter unna havaristedet.[19]

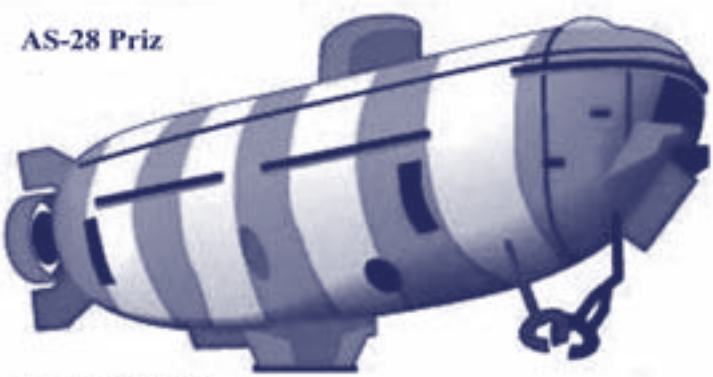
Marinens og Nordflåtens ledelse forsøkte i det lengste å holde tilbake informasjon om ulykken. Det ble presentert motstridende og til dels feilaktige opplysninger om ulykkens alvorlighetsgrad og det forutgående hendelsesforløpet. Det ble meldt om at ubåten hadde fått "tekniske problemer" og at den hadde "gått på grunn". Den siste formuleringen hadde mye til felles med formuleringen som ble brukt 17 år tidligere, da et sovjetisk jagerfly i september 1983 skjøt ned et sørkoreansk passasjerfly med 269 passasjerer om bord vest av Sakhalin. Den gangen kunne Forsvarsledelsen melde at flyet hadde "gått mot sjøen".[20] Når det gjelder hendelsesforløpet forut for Kursks havari, ble det blant annet rapportert at ubåten hadde kollidert med en amerikansk Los Angeles-klasse angrepsubåt (USS Toledo) som skulle ha befunnet seg i øvingsområdet på det aktuelle tidspunkt. Dette ble avvist fra amerikansk side.

PR-messig skulle saken vise seg å bli en stor belastning for Russlands politiske og militære ledelse. Landets nyutnevnte president, Vladimir Putin, opptrådte på russisk fjernsyn, ferierende på sitt landsted ved Svartehavskysten. Regjeringen og forsvarsledelsen fremstod som lite

handlekraftig og lot ikke til å ta ulykkens alvor inn over seg. Dette skapte betydelig frustrasjon hos russiske og utenlandske observatører. Først fire døgn etter havariet, den 16. august 2000, fant den russiske regjering å kunne akseptere et tilbud om redningsbistand fra Storbritannia og Norge. Da britiske dykkere 20. august åpnet redningsluken til ubåtens niende seksjon, kunne de konstatere at ubåten var oversvømt og at alt håp om å finne overlevende var ute. Året etter ble ubåten hevet, ført til land og hugget opp. 115 av de 118 omkomne ble funnet.

Da Kursk-havariets realiteter etter hvert begynte å komme den russiske offentlighet for øret, økte presset mot landets politiske og militære ledelse. Visestatsminister Ilja Khlebanov, som ledet den statlige granskingskommisjonen som ble nedsatt etter ulykken, måtte i likhet med president Putin tåle nådeløs kritikk fra de etterlatte. Flere høyere offiserer, deriblant Nordflåtens øverstkommanderende, admiral Vjatsjeslav Popov, og Nordflåtens stabssjef, viseadmiral Mikhail Motsak, ble fjernet fra sine stillinger. Dette skjedde riktignok en god stund etter ulykken, i 2001, og uten at avsettelsene formelt ble satt i sammenheng med havariet. Formuleringen som ble brukt av marinesjef Kurojedov, som for øvrig ble sittende i sin stilling i fem år til, var at de avskjedigende offiserene hadde "mislykkes med å organisere flåtens militære øvingsaktiviteter".[21]

Stedet hvor Kursk forliste
(Kart: MSN Encarta)



Lengde: 13,5 m
Deplasement: 55 tonn
Mannskap: 7 personer
Maksimal dykkedybde: Ca 1000 m
(Kilde: Itar-Tass)

Krisehåndtering: Priz som case

I andre halvdel av 1980-tallet bygget Sovjetunionen et mindre antall miniubåter for redningsformål, kjent som Priz-klassen (prosjekt 1855).[22] Ubåtene, som ble bygget ved Krasnoje Sormovo-verftet i Nizjnij Novgorod, er 13,5 meter lange, har et deplasement på 55 tonn og skal med sine titanskrog kunne operere på inntil 1000 meters dyp.[23] De russiske redningsubåtene har imidlertid sine tekniske begrensninger, noe som blant annet ble anskueliggjort under de mislykkede forsøkene på å koble seg til Kursks aktre redningsluke i august 2000. Priz-ubåtene regnes åpenbart ikke blant Marinens mest prestisjetunge fartøyer, og de har lenge vært forsømt når det gjelder vedlikehold og oppgraderinger. Skipssjefen på ulykkesubåten AS-28, den 25 år gamle kapteinløytnanten Vjatsjeslav Milasjevskij, hadde flere ganger beklaget seg over fartøyets tekniske forfatning.[24] Denne og de andre redningsubåtene ble dessuten ofte satt til å utføre arbeid de verken var bygget for eller utstyrt til[25], sannsynligvis grunnet mangel på moderne fjernstyrte undervannsfarkoster (ROV'er).

De første rapportene som kom etter at AS-28 den 4. august 2005 satte seg fast på havbunnen utenfor Kamtsjatka, gikk ut på at ubåten hadde satt seg fast i en trål. Det ble imidlertid snart klart at det dreide seg om

Stedet hvor Priz forulykket
(Kart: Friends and Partners Community)

Havaristedet i Berezovaja-bukta utenfor Kamtjatka
(Kilde: ITAR/Associated Press)

et hydroakustisk antenneanlegg på havbunnen, holdt på plass av 60 tonn tunge betongblokker. Ubåten hadde et mannskap på sju personer, og anslagene for hvor lenge disse ville kunne overleve uten tilførsel av oksygen varierte mellom 18 og 120 timer.[26] Priz var opprinnelig designet til å kunne være under vann i inntil 120 timer, med det var med et mannskap på fire, ikke sju.[27] Det var under enhver omstendighet klart at beslutningstakerne på land hadde dårlig tid hvis de skulle gjøre seg forhåpninger om å redde mannskapet.

Om morgenen/formiddagen den 5. august ble det besluttet å rette en anmodning om bistand til ubåtnasjonene Japan, USA og Storbritannia. Den russiske Stillehavsflåtens ledelse så seg ikke i stand til å håndtere situasjonen alene, gitt fraværet av disponible nasjonale redningsressurser. Bistandsanmodningen ble formidlet via både militære og diplomatiske kanaler. Japan sendte umiddelbart tre fartøyer av gårde mot havaristedet, deriblant redningsfartøyet "Chieda", i påvente av politisk klarering. De japanske fartøyene ville imidlertid ikke kunne ankomme dit før flere dager senere.[28]

USA og Storbritannia på sin side stilte fjernstyrte ubemannede under-

vannsfarkoster (ROV'er) til disposisjon. Fra San Diego tok det av et C-5 (Galaxy) transportfly med 40 amerikanske spesialister og to Super Scorpio ROV'er om bord, og fra Glasgow tok det av en britisk C-17 (Globemaster III) med en noe mindre Scorpio 45 og et redningsteam på 29 personer. Landingstillatelse på Kamtsjatka ble ordnet på rekordtid, og de to flyene landet i Petropavlovsk-Kamtsjatskij 10-11 timer etter avgang. Etter en noe omstendelig tollklarering ble den britiske ROV'en lastet av, plassert på et av den russiske Stillehavflåtens kabelfartøyer (KIL-27) og sendt mot havaristedet, hvortil man ankom klokken 2303 Moskva-tid den 6. august.[29]

Arbeidet med å frigjøre Priz startet samme natt, etter et kort møte mellom den russiske operasjonsstaben og de utenlandske redningsmannskapene om bord på det russiske moderskipet. Den britiske ROV'en, som skal kunne kutte metallkabler på opptil 7 cm i diameter, klarte å frigjøre Priz i løpet av snaue tre timer. Priz kunne gå til overflaten ved egen hjelp. Den 7. august klokken 0725 Moskva-tid kunne forsvarsminister Ivanov og de andre tilstedeværende på det russiske støttefartøyet konstatere at redningsaksjonen hadde vært vellykket, og at mannskapet på Priz var i live og uskadd etter mer enn 70 timer på havets bunn. Redningsmannskapene konkluderte med at mannskapet på den forulykkede ubåten i beste fall ville ha kunnet overleve 12 timer til på det som var igjen av oksygen på redningstidspunktet.[30]

Å deployere en ROV med tilhørende utstyr og personell 12 tidssoner fra Skottland til Kamtsjatka er en formidabel logistisk operasjon. Hele aksjonen, regnet fra det tidspunkt britiske myndigheter ble gjort kjent med ulykken til den forulykkede ubåten nådde overflaten, tok mindre enn 48 timer. Kostnadene ved lufttransporten og operasjonen på ulykkestedet, som for Storbritannias vedkommende beløp seg til om lag 250 000 pund (ca 3 millioner kroner), ble dekket i sin helhet av senderstatene.[31] Aksjonen ville imidlertid ikke vært mulig uten god tilretteleggelse og medvirkning fra russisk side, både når det gjaldt å skaffe de nødvendige klareringer og tilveiebringe egnede støttefartøyer for ROV'ene.

De utenlandske mannskapene som deltok i redningsoperasjonen, mottok

stor ros fra blant andre forsvarsminister Ivanov og president Putin. "Vi har sett, ikke bare i ord, men også i gjerninger, hva som ligger i begrepet sjøens brorskap", uttalte Ivanov.[32] Under Vladimir Putins offisielle besøk til London den 5. oktober ble nøkkelpersonell blant de britiske redningsmannskapene tildelt russiske dekorasjoner som tidligere ikke har vært gitt til utenlandsk militært personell.[33] Markeringen fant sted i 10 Downing Street under nærvær av statsminister Tony Blair.

I stedet for å bli en menneskelig tragedie og politisk belastning for Putin og forsvarsledelsen, slik som Kursk-havariet, ble redningsaksjonen i Berezovaja-bukta en triumf for internasjonalt redningssamarbeid og en verdifull erfaring for alle de impliserte nasjoner. Russland hadde, for å sitere visegeneralstabssjef Valerij Manilov, "brutt en psykologisk barriere".[34] Landets øverste politiske og militære ledelse hadde uten særlig nøling tilkjennegitt sin tilkortkommenhet i møtet med en maritim krise og sluppet utenlandske redningsfartøyer og -mannskaper til i et strategisk sensitivt område. En slik krisehåndtering ville vært utenkelig under den kalde krigen, muligens også i det første tiåret etter den kalde krigens slutt.

Hvorfor gikk det bra med Priz?

Hvis man sammenligner håndteringen av Priz-ulykken i 2005 med håndteringen av Kursk-ulykken 2000 (jf. tabell 2, s. 22), slår det en at Russland i det første tilfellet ventet i hele fire døgn med å slippe utenlandske redningsressurser til, mens det i det siste tilfellet kun var tale om timer. I forbindelse med Kursk-forliset tilbød Storbritannia seg på et tidlig tidspunkt å fly en miniubåt inn til Murmansk-området. Russiske militære brukte dagevis på å diskutere spørsmålet og insisterte til slutt på at miniubåten måtte ankomme sjøveien. Det tok engelskmennene mer enn en uke å nå frem til havaristen, og da var det små sjanser for å finne overlevende.[35]

Hvorfor Russland var mer mottakelig for utenlandsk bistand i tilfellet Priz enn i tilfellet Kursk, er et interessant spørsmål som det neppe er mulig å gi noe entydig svar på. De to ulykkeshendelsenes spesifikke indre og ytre omstendigheter kan imidlertid gi grunnlag for visse refleksjoner. Jeg vil her nøye meg med å skissere fem teorier, som alle kan tenkes å ha en viss forklaringskraft:

1. Stikkordet for den første teorien er "moralsk revolusjon". Hvis det forholder seg slik som Novosti-kommentator Dmitrij Litovkin hevder[36], at menneskelige hensyn i større grad enn før gis forrang fremfor militærstrategiske hensyn når Russland håndterer maritime ulykkessituasjoner, kan dette være en indikasjon på at man har kommet et godt stykke på vei i å frigjøre seg fra den kalde krigens fiendebilde og hemmeligholdelsesregime. Etter at mannskapet på Priz var blitt reddet, skrev avisen Isvestija på lederplass at "ledelsen for redningsoperasjonen valgte å prioriterte livredning fremfor hemmelighold", og la til: "Kanskje vi nå endelig kan begynne å frigjøre oss fra den kalde krigens stereotypier – takket være mannskapet på AS-28."[37] En skal imidlertid være varsom med å konkludere, på grunnlag av Priz-episoden alene, at Russlands prioriteringer i maritime krisesituasjoner nødvendigvis er mer "moralske" nå enn de var for fem, ti eller femten år siden. Det kan fortsatt tenkes å oppstå situasjoner, innen landets ubåtflåte eller andre steder, der tungtveiende militærstrategiske hensyn settes foran hensynet til liv og helse.

2. En alternativ forklaring på at Russland var mer mottagelig for utenlandsk hjelp i tilfellet Priz enn i tilfellet Kursk, kan være at det i det første tilfellet dreide det seg om en av Russlands mest moderne kryssermissilubåter, mens det i det andre tilfellet dreide seg om en ubevæpnet og ikke-sensitiv miniubåt utrustet for redningsoppdrag. Militære hensyn – behovet for hemmelighold – var trolig langt mer avgjørende for håndteringen av Kursk-ulykken enn for håndteringen av Priz-ulykken. Det er et betimelig spørsmål om russiske myndigheter ville vært like tilbøyelige til å be om utenlandsk bistand hvis den forulykkede ubåten hadde vært en strategisk atomubåt, eller hvis ulykken hadde skjedd innenfor territorialgrensen. Det som uansett kunne ha gjort det utenlandske nærværet til et problem, var det faktum at ulykken skjedde i et område med sensitive havbunnsinstallasjoner. Hydrofonsystemet i Berezovaja-bukta ble ifølge enkelte kilder betraktet som så hemmelig at det angivelig ikke engang var avmerket på kartene som Priz hadde til rådighet.[38] Andre kilder fremstiller systemet som en velkjent og defekt kaldkrigsrelikvie som uansett måtte heves for reparasjon.[39]

3. En tredje teori knytter seg til eksistensen av et såkalt "Kursk-syndrom"

innen Russlands militære og politiske etablissement.[40] Det bakenforliggende resonnementet er i korthet at den massive kritikken som fremkom under, og ikke minst etter, Kursk-forliset ble en "lærepenge" for makthaverne. En eventuell gjentakelse av tragedien ville kunne ha underminert det som måtte være igjen av folks tillit til den russiske forsvarsmakten, og i særdeleshet tilliten til Den russiske marines øverste ledelse. Det ville også kunne ha blitt en politisk belastning for forsvarsministeren og presidenten. Mye tyder på at beslutningen om å involvere utenlandske redningsressurser ble tatt på høyeste politiske nivå, og at det fantes krefter innen det militære etablissement som godt kunne tenke seg å holde ulykken hemmelig, hvis det hadde vært opp til dem.[41] Bildet er med andre ord sammensatt. Selv om det finnes mange indikasjoner på at sentralt plasserte beslutningstakere handlet på grunnlag av "lærepenger" fra Kursk-ulykken, er det ikke gitt at alle gjorde det.[42] Men det kan godt tenkes at utfallet av Priz-ulykken ville ha blitt et annet hvis Kursk-ulykken aldri hadde funnet sted.

4. Det generelle klimaet i forholdet mellom Russland og Vesten, og mellom Russland og USA, kan også tenkes å ha spilt en rolle. Kursk-ulykken skjedde forholdsvis kort tid etter NATOs første utvidelsesrunde etter den kalde krigen og i kjølvannet av Kosovo-krigen i 1999, som for en kort periode førte til at alt samarbeid mellom Russland og NATO ble lagt på is.[43] Utover på 2000-tallet, og særlig etter terroranslagene mot USA 11. september 2001, gjennomgikk Russlands forhold til Vesten, NATO og USA store endringer, iallfall på det retoriske planet. Sentrale stikkord i denne forbindelse er kampen mot internasjonal terrorisme, etableringen av NATO-Russland-rådet (NRC) og fremveksten av et russisk-amerikansk energipartnerskap. Vladimir Putins første presidentperiode (1999–2004) var preget av vilje til samarbeid med Vesten og etablering av gode personlige relasjoner med blant andre president Bush og statsminister Blair. Den rådende pragmatismen i forholdet mellom Russland og Vesten kan ha gjort det lettere for Russland å be om hjelp da Priz-ulykken inntraff i august 2005.

5. Den femte og siste teorien relaterer seg til NATOs og Russlands gjensidige satsing på redningssamarbeid, særlig etter Kursk-ulykken i

august 2000. Gjennom løpende informasjonsutveksling og gjennomføring av felles øvelser har NATO og Russland i de senere år bedret sin operative evne i krisesituasjoner på havoverflaten og under vann. Vellykket redningssamarbeid forutsetter at de involverte parter har tillit til hverandre, og til hverandres hensikter. Da vil også terskelen for å be om hjelp i nødens stund være lavere. Dette er en undervurdert forklaringsfaktor som det er all grunn til å se nærmere på.

Forklaringen på Russlands mottakelighet overfor utenlandsk bistand i redningen av Priz er trolig å finne blant ovennevnte teorier. Beslutningen om å slippe utenlandske redningsressurser til i Berezovaja-brukta var imidlertid langt fra ukontroversiell. Den gamle garde av sjøoffiserer, deriblant Svartehavsflåtens tidligere sjef, admiral Eduard Baltin, omtalte beslutningen som "et stort feilgrep" og påpekte at havaristedet var "fullt av militære hemmeligheter".[44] Avgjørelsen ble også kritisert av nasjonalistene i Dumaen, representert ved blant andre Rodina-fraksjonens leder, Dmitrij Rogozin.[45] Hvis "haukene" hadde fått bestemme, ville man trolig holdt kortene langt tettere til brystet og kanskje heller forsøkt å sprenge betongkonstruksjonene som holdt kablene som miniubåten hadde viklet propellen sin inn i. Hvorvidt en slik fremgangsmåte ville ha lykkes innenfor den korte tid man hadde til rådighet, er høyst tvilsomt.

	"Kursk"	"Priz"
Type ubåt	*Antey* (Oscar II)-klasse atomdrevet missilubÅt (SSGN), bevæpnet med kryssermissiler	AS-28, bemannet miniubåt bygget for redningsformål (ubevæpnet)
Mannskap	118 personer	7 personer
Tidspunkt for ulykkeshendelse	14. august 2000	4. august 2005
Sted for ulykkeshendelse	Barentshavet, nordøst av Murmansk, ca 80 km utenfor kysten	Stillehavet, ca 100 km utenfor sørkysten av Kamtsjatka
Havdybde på ulykkesstedet	116 meter	190 meter
Type ulykkeshendelse	Eksplosjon med etterfølgende synking	Satte seg fast under arbeid på havbunnen
Generelt klima NATO-Russland på ulykkes-tidspunktet	Noe anstrengt i kjølvannet av Kosovo-krigen og NATOs utvidelse (1999)	Intensivert samarbeid etter 11. september 2001. NATO-Russland-rådet ble opprettet i mai 2002.
Status for russisk-vestlig redningssamarbeid på ulykkestidspunktet	Kommet på agendaen i PJC, men det forelå intet rammedokument om ubåtredning (kom i 2003)	Langt fremskredet. Hadde avholdt felles rednings-øvelse i Middelhavet i juni 2005 ("Sorbet Royal")
Den russiske forsvarsledelsens syn på behovet for utenlandsk bistand	Grunnleggende skeptisk ("main thing is the preservation of state secrets")	Langt mer åpen enn ved tidligere anledninger ("saving lives is our priority")
Tid fra ulykkeshendelse til forespørsel om utenlandsk bistand	Fire døgn	Ni timer
Utfall av redningsaksjon	Samtlige om bord omkom	Samtlige om bord ble reddet

Tabell 2: Kursk vs. Priz - en komparativ oversikt over omstendigheter og utfall

NATO som støttespiller

Under den kalde krigen, til dels også i første halvdel av 1990-tallet, ble ubåtredning i det store og hele betraktet som et nasjonalt anliggende. Enkelte land hadde riktignok etablert uformelle bilaterale samarbeidsord-

ninger, men noe internasjonalt forum for koordinering av redningsressurser og organisering av øvelsesvirksomhet fantes ikke. Sovjetunionen/Russland, som disponerte en formidabel ubåtflåte, hadde i denne perioden liten eller ingen kontakt med andre ubåtnasjoner hva angikk maritime redningsoperasjoner, særlig ikke med NATO, som fortsatt ble betraktet som en fiendtligsinnet allianse. For NATOs vedkommende begrenset de interne samarbeidsaktivitetene til et årlig møte i Submarine Escape and Rescue Working Group (SMERWG), hvor Russland og andre ikke-medlemsland ikke fikk delta.[46]

I dag er situasjonen en annen, både når det gjelder Russlands deltakelse i internasjonalt redningssamarbeid og NATOs rolle som pådriver og koordinator for slikt samarbeid. I andre halvdel av 1990-tallet og i begynnelsen av 2000-tallet skjedde det en merkbar vitalisering av SMERWGs arbeid. Utvalgte ikke-medlemsland, deriblant Russland, ble invitert til å delta på arbeidsgruppens møter, i første omgang som observatører. Dernest ble det etablert et eget flernasjonalt liaison-kontor, Submarine Escape and Rescue Liaison Office (SMERLO), bemannet med kvalifisert personell og ledet av erfaren ubåtoffiser. Kontoret ble etter hvert institusjonalisert som International Submarine Escape and Rescue Liaison Office (ISMERLO) og lokalisert ved den amerikanske marinebasen i Nordfolk, Virginia. Kontoret er underlagt NATOs operative kommando (Allied Command Operations), og bemannes i skrivende stund med personell fra USA, Spania og Norge.[47]

Som en av verdens mest erfarne ubåtnasjoner har Russland i senere år gitt viktige bidrag til – og nytt godt av – arbeidet i SMERWG og ISMERLO. Landet har deltatt i en rekke øvelser i NATO-regi, deriblant simuleringsøvelsen "Phoenix 2000" i Storbritannia, overflateøvelsen "Baltic Eye 2001" i Polen, undervannsøvelsen "Sorbet Royal 2002" i Danmark og senest storøvelsen "Sorbet Royal 2005" i Middelhavet. Sistnevnte øvelse, som ble avholdt bare uker før Priz-ulykken inntraff, er den største internasjonale ubåtredningsøvelsen som noen gang har vært gjennomført. Den varte i fire uker og involverte en italiensk, en nederlandsk, en spansk og en tyrkisk ubåt. Under øvelsen ble det gjennomført en vellykket evakuering av til sammen 52 personer fra de fire ubåtene ved hjelp av

redningsubåter, undervannsfarkoster, dykkere og støttefartøyer fra blant andre USA, Storbritannia, Frankrike, Israel og vertsnasjonen Italia. Russland deltok med redningsfartøyet "RFS Sjakhtjor" og observatører fra Nordflåten, Stillehavsflåten, Svartehavsflåten og Østersjøflåten.[48] Den russiske delegasjonen ble ledet av sjefen for Den russiske marines søk- og redningstjeneste (UPASR VMF[49]), kontreadmiral Vasilij Vorobjov.[50]

Den stadig sterkere involveringen av Russland i NATO-koordinert redningssamarbeid må ses i sammenheng med etableringen av Det faste fellesråd (PJC) i 1997 og NATO-Russland-rådet i 2002. Grunnakten av 1997 slo fast at NATO og Russland ikke lenger betraktet hverandre som fiender, og at partene ønsket å bygge "sterkt, stabilt og varig partnerskap".[51] Samarbeidsområdene ble gradvis mer konkrete, og Kursk-tragedien i august 2000 var etter alt å dømme sterkt medvirkende til at "søk og redning til sjøs" ble trukket frem som ett av ni prioriterte områder for samarbeid i slutterklæringen fra NATOs toppmøte i Roma i mai 2002.[52] Året etter, i februar 2003, undertegnet NATOs generalsekretær, George Robertson, og Russlands forsvarsminister, Sergej Ivanov, et rammedokument for samarbeid mellom NATO og Russland innen ubåtredning.[53]

Rammedokumentet fra 2003 foreskriver løpende implementering av et tosidig arbeidsprogram, overvåket av NATO-Russland-rådet, der standardisering av redningsprosedyrer og -materiell, gjennomføring av felles øvelser og annet ubåtrelatert sikkerhetsarbeid står sentralt. Et viktig første trinn var å gjøre det tilgjengelige redningsmateriellet kompatibelt med de ulike ubåtklassenes redningsluker.[54] Ifølge admiral Masorin skal dette problemet allerede være ryddet av veien.[55] Utveksling av informasjon om aktuelle transportfly og støttefartøyer ("moderskip") er et annet viktig område, som også står sentralt i ISMERLOs arbeid.

I NATOs og Russlands rammedokument for ubåtredning presiseres det at det er den enkelte ubåtnasjon – og ikke NATO som organisasjon – som eier og disponerer de aktuelle redningsressursene.[56] Dette innebærer at det er opp til den enkelte nasjon hvorvidt man ønsker å tilby redningsressurser når en ulykkessituasjon oppstår i et annet land. I praksis vil det ofte kunne bli tilbudt flere redningsressurser enn det de reelle behov skulle tilsi, jf. Priz-

ulykken, og i slike situasjoner oppstår det raskt behov for en koordinerende instans som kan tilrettelegge redningsarbeidet og forebygge konflikter.

Dette er en rolle ISMERLO har det beste forutsetninger for å fylle. ISMERLO sitter til enhver tid på oppdaterte oversikter over hva de deltakende land (dvs. ikke bare NATO) har av ubåter, redningsubåter, fjernstyrte undervannsfarkoster, støttefartøyer og transportfly, hvor disse befinner seg, og aktuelle kontaktpersoner. Måten arbeidet koordineres på, er like enkel som den er genial: Når en ulykkeshendelse inntreffer og ISMERLOs nettverk aktiveres, kan de på forhånd utpekte kontaktpersonene gå inn på organisasjonens hjemmeside (www.ismerlo.org) for å tilby materiell eller oppdaterte seg om redningsarbeidets status (hvilke ressurser som allerede er tilbudt, hva som etterspørres, hva som befinner seg hvor osv.). Det hele koordineres fra ISMERLO-kontoret i Nordfolk, som på kort varsel vil kunne styrkes med ekstra personell.

Etter å ha gjennomført flere realistiske øvelser i de senere år, fikk ISMERLO i august 2005 for første gang prøve seg på en reell ulykkessituasjon. Kontoret spilte en nøkkelrolle i koordineringen av det internasjonale redningsarbeidet under Priz-ulykken, og denne innsatsen var sterkt medvirkende til at den forulykkede ubåtens mannskap kom fra hendelsen med liv og helse i behold. Under aksjonen deltok så mange som 48 personer – organisert i fire skift pr. døgn – i koordineringsarbeidet ved ISMERLOs kontor i Nordfolk.[57] Arbeidet bestod blant annet i å tilrettelegge luft-, land- og sjøtransporten av fjernstyrte undervannsfarkoster og annet redningsmateriell fra blant annet USA, Storbritannia og Japan til ulykkesstedet. Dette ble gjort raskt og effektivt, og med minimalt byråkrati. Få – om noen – vil bestride at ISMERLO besto sin første virkelige prøve med glans. Dette lover godt for NATOs fremtidige samarbeid med Russland på området ubåtredning.

Det britiske personellet som deltok i redningen av Priz, har i ettertid påpekt at erfaringene fra storøvelsen "Sorbet Royal" i Middelhavet i juni 2005 var til stor nytte under aksjonen utenfor Kamtsjatka få uker senere.[58] Gjennom de to ukene øvelsen varte, fikk britene god trening i å utføre til dels kompliserte arbeidsoppgaver med sin fjernstyrte undervannsfarkost,

Scorpio 45. Øvelsen tjente også som en demonstrasjon, blant annet overfor Russland, av materiellets muligheter og personellets ferdigheter. Dette kan ha vært avgjørende for Russlands villighet til å be omverden om hjelp da det kort tid senere oppstod en reell ulykkessituasjon. I en artikkel i det sjømilitære tidsskriftet *Morskoi sbornik* i desember 2005 understreket sjefen for Den russiske marines søk- og redningstjeneste, kontreadmiral Vorobjov, at den vellykkede redningsaksjonen utenfor Kamtsjatka i august 2005 måtte ses i sammenheng med Russlands deltakelse i "Sorbet Royal" og andre redningsrelaterte NATO-øvelser.[59]

En rolle for Norge?

Norge er et av 46 land som fortsatt disponerer en operativ ubåtflåte.[60] Landet har dessuten et bredt maritimt miljø, noe som blant annet må ses i sammenheng med petroleumsvirksomheten på sokkelen i Nordsjøen, Norskehavet og Barentshavet. En tredje faktor som tilsier at Norge kan ha viktige bidrag å gi når det gjelder søk og rednings til sjøs, er den geografiske nærheten til en av verdens største ubåtflåter, som for øvrig er i dårlig forfatning etter to tiår med sviktende vedlikehold og manglende investeringer.

Under Kursk-ulykken i Barentshavet sommeren 2000 ga Norge viktige bidrag til redningsarbeidet. Daværende sjef for Forsvarskommando Nord-Norge, viseadmiral Einar Skorgen, stod i de hektiske augustdagene i nær kontakt med sin russiske kollega, Nordflåtens daværende sjef, admiral Vjatsjeslav Popov. Fra norsk side skortet det ikke på vilje til å legge til rette for en flernasjonal redningsoperasjon. Tross mobilisering av norske og britiske redningsressurser, militære så vel som sivile, lyktes det ikke redningsmannskapene å komme mannskapet på Kursk til unnsetning før det var for sent. Dette skyldtes dels russisk skepsis mot å motta hjelp utenfra, og dels at den tekniske informasjon som ble gitt fra russisk side enten var mangelfull eller feilaktig.[61]

Den norske innsatsen ble uansett godt mottatt. I en telefonsamtale med statsminister Stoltenberg i slutten av august samme år rettet president Putin en stor takk til det norske folk og til mannskapene og dykkerne som hadde bistått Russland under Kursk-havariet.[62] Det ble etter alt å

dømme trukket mange lærdommer av hendelsen, på russisk så vel som på vestlig side. Interoperabiliteten NATO-Russland innenfor ubåtredning ble styrket, og de nasjonale prosedyrene for håndtering av ubåtulykker ble gjennomgått med sikte på å identifisere mulige forbedringspunkter. Prosjektoffiserer fra ulike NATO-lands ubåtredningsprogrammer ble invitert til seminarer i Russland for å dele sin kunnskap om moderne redningssystemer med russisk spesialister, blant annet ved det russiske designbyrået "Rubin" i St. Petersburg.

Priz-ulykken inntraff atskillig lengre fra Norge enn Kursk-ulykken, og det var følgelig mindre behov for norsk teknisk bistand ved denne anledningen. Det er imidlertid verdt å merke seg at en norsk ubåtoffiser, orlogskaptein Trond Juvik, som tjenestegjør ved ISMERLO-kontoret i Norfolk, spilte en nøkkelrolle i koordineringen av denne aksjonen. Da russiske myndigheter besluttet å be andre nasjoner om bistand, var Juvik og hans kolleger raske med å videreformidle anmodningen til land som kunne tenkes å delta i redningsarbeidet. Chat-siden som ble brukt til å distribuere informasjon og koordinere redningsarbeidet skal angivelig også har blitt til på norsk initiativ.[63]

I tillegg til det bidrag offiserer som admiral Skorgen og orlogskaptein Juvik har gitt til det operative redningssamarbeidet med Russland, er det verdt å merke seg at Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO) har en sentral rolle i utviklingen av et nytt ubåtredningsystem for NATO. Norge eier i dag en tredjedel av prosjektet NATO Submarine Rescue Systems (NSRS), som etter planen vil bli lansert i 2006.[64] Arbeidet med å planlegge et nytt NATO-system for ubåtredning startet allerede i slutten av 1980-tallet, i lys av at levetiden for daværende britiske og amerikanske redningsfarkoster (LR5 og Mystic) ville gå ut i 2005. Tre av de opprinnelig fem nasjonene som deltok i prosjektets studie- og konseptfase – Storbritannia, Frankrike og Norge – deltar i dag i anskaffelsen av NSRS, mens de to siste – USA og Italia – har valgt å satse på egne systemer.[65] NSRS vil etter planen bli basert på "stand by"-basis i Glasgow og driftet av eiernasjonene i fellesskap. Det vil være et komplett system bestående av redningsubåt, fjernstyrt miniubåt (ROV), trykkammer, legeteam, dykkerteam og utstyrscontainere. Systemet skal kunne deployeres på transportfly eller fartøyer til alle verdenshjørner

innen maksimalt 72 timer. Redningsubåten skal kunne gå ned til 600 meters dyp, redde opptil 150 personer (15 per dykk), og koble seg til en forulykket ubåt som krenger opp til 60 grader.[66] Den eneste virkelige begrensingen ved NSRS vil antakelig ligge i systemets manglende evne til å kunne operere under isen.[67]

NSRS vil trolig få full operativ kapasitet i 2007, etter å ha blitt behørig testet og sertifisert. Systemet vil ifølge eiernes planer få sin ilddåp under den internasjonale redningsøvelsen "Bold Monarch" (tidligere "Sorbet Royal") i 2008, som Norge har påtatt seg å være vertskapsnasjon for. Orlogskaptein Trond Juvik ved ISMERLO vil ifølge Forsvarsdepartementet ha en ledende rolle i planleggingen av øvelsen.[68]

Avsluttende betraktninger

Det har skjedd mye positivt med hensyn til internasjonalt redningssamarbeid i de fem årene som er gått siden Kursk-ulykken. NATO og Russland har satt mye inn på å styrke sin felles evne til å operere sammen i maritime krisesituasjoner. Bergingen av miniubåten Priz utenfor Kamtsjatka i august 2005 var om ikke et gjennombrudd, så iallfall en viktig milepæl for russisk-vestlig samarbeid innen ubåtredning. Dette samarbeidet er fortsatt bare i sin spede begynnelse, og mulighetene for å styrke det ytterligere er gode, ikke minst på bakgrunn av den vellykkede Priz-aksjonen. ISMERLO, som fortsatt er å betrakte som en institusjonell nyskapning, har allerede vist sitt livreddende potensial og sin berettigelse som brobygger mellom verdens ubåtnasjoner, deriblant USA, Storbritannia og Russland.

Dette betyr imidlertid ikke at alle hindre for russisk-vestlig samarbeid om redning av forulykkede ubåter er ryddet av veien. Det finnes fortsatt mange potensielle barrierer for slikt samarbeid, tekniske så vel som politiske. Det er ikke uten videre gitt at Russland vil be om hjelp neste gang en ubåt forulykker. Mye vil avhenge av hva slags ubåt det dreier seg om, hvor ulykken skjer, hva Russland selv disponerer av redningsressurser, det generelle klimaet i forholdet mellom Russland og Vesten, og ikke minst det militære etablissements erfaringer med tidligere aksjoner og øvelser i regi av NATO/ISMERLO.

Den kanskje viktigste forutsetningen for at redningssamarbeid mellom NATO og Russland skal bli vellykket, er at partene har tillit til hverandre og til den annen parts intensjoner. Slik tillit bygges over tid, gjennom målrettede og praktisk orienterte samarbeidsaktiviteter og øvelser. De anstrengelser som allerede er gjort, synes så langt å ha gitt gode resultater. Russland og NATO har langt på vei klart å frigjøre seg fra den kalde krigens stereotypier, og terskelen for å be om hjelp i nødens stund er etter alt å dømme betydelig lavere nå enn den var på 1990-tallet.

Referanser

Forfatteren vil gjerne takke kapteinløytnant Tormod Linnerud, forsker Tor Bukkvoll og forsker Anders Kjølberg ved FFI for nyttige kommentarer.

[1] Dette tallet er basert på Joshua Handler (1994) *Radioactive waste situation in the Russian Pacific Fleet, nuclear waste disposal problems, submarine decommissioning, submarine safety, and security of naval fuel*, Greenpeace trip report, 27. oktober. I tillegg til Handlers tall (507 omkomne) kommer de 118 som omkom i Kursk-forliset i 2000 og de 9 som omkom i K-159 forliset i 2003, totalt 634 omkomne. I tillegg er det sannsynlig at det i den aktuelle perioden (1961-2005) kan har forekommet forlis og ulykkeshendelse som ikke er offentlig kjent.

[2] For en oversikt over ulykkeshendelser på sovjetiske/russisk atomubåter i perioden 1961-1996 vises det til kapittelet "Nuclear Submarine Accidents" i *The Russian Northern Fleet*, Bellona report No. 2, 1996, http://www.bellona.no/en/international/russia/navy/northern_fleet/report_2-1996/11084.html

[3] "Russian navy bungled submarine rescue, says admiral", Cyber Diver News Network, 13. august 2005, http://www.cdnn.info/news/industry/i050813.html. Stillehavsflåtens base i Petropavlovsk-Kamtsjatskij på Kamtsjatka er å betrakte som flåtens nest viktigste etter hovedbasen i Vladivostok.

[4] Basert på data fra http://www.lostsubs.com/Soviet.htm og http://www.bellona.no/en/international/russia/navy/northern_fleet/report_2-1996/11084.html#00

[5] L. Osipenko, L. Zjiltsov & N. Mormul: *Atomnaja Podvodnaja Epopeja (Beretningen om atomalderen under vann)*, 1994, referert i "The Russian Northern Fleet" http://www.bellona.no/en/international/russia/navy/northern_fleet/report_2-1996

[6] Se Alex Nunez: "If Not For A Radio Show Caller, Would Russia Have Asked For Help?" 8. august 2005, http://makeyourdepth.blogspot.com/2005_08_01_makeyourdepth_archive.html

[7] Episoden er bl.a. omtalt i William M. Arkin og Joshua Handler: "Naval Accidents 1945-1988", Neptune Papers, No 3, 1988, s. 37. Se også http://en.wikipedia.org/wiki/Project_Jennifer. Prosjektet var finansiert av den amerikanske forretningsmannen og milliardæren Howard Huges og regnes som en av de mest komplekse og hemmelige etterretningsoperasjoner under den kalde krigen.

[8] Sergej Ostanin: "State secrets not damaged by foreigners' rescue work", Tar-Tass, 22. august 2000.

[9] Intervjuet med Kvjatkovskij, som ble publisert i det russiske tidsskriftet *Vlast*, er referert til i Aleksej V. Kuznetsov; "Russian Navy Adrift in an Ocean of Problems", Los Angeles Times, 27. august 2000.

[10] Sølvi Glendrange: "Russerne dropper sprengningsplaner", Dagbladet, 7. september 2005, http://www.dagbladet.no/nyheter/2005/09/07/442627.html

[11] Sergei Blagov: "Russia Lauds Foreign Help in Sub Rescue, But Some Grumble", CNS News, 8. august 2005.

[12] "Russia lags behind in terms of rescue equipment", RIA Novosti, 5. September 2005, http://en.rian.ru/russia/20050905/41302353.html

[13] "Podvodnye avarii proizosjli ot russkoj bezotvetstvennosti, - admiral Masorin" ("Ulykkene under vann skyldtes russisk uansvarlighet – admiral Masorin"), Regnum, 12. august 2005, http://www.regnum.ru/news/496922.html

[14] Viktor Litovkin: "Rescue of Priz mini-submarine is moral revolution in the Navy", RIA Novosti, 8. august 2005, http://en.rian.ru/analysis/20050808/41113387.html

[15] Se f.eks. Wendy Wallace: "*Komsomolets*: A Disaster Waiting to Happen?" Center for Nonproliferation Studies, 1992, http://cns.miis.edu/pubs/reports/komsom.htm

[16] Se "Russian submarine Kursk explosion", http://en.wikipedia.org/wiki/Russian_submarine_Kursk_explosion
[17] Russiske myndigheter rapporterte først at Kursk lå med 60 graders slagside, hvilket i praksis ville gjort det umulig for et annet fartøy å koble seg til ubåtens evakueringsluke, se "The Kursk Disaster: Day by day", http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/894638.stm. Opplysningene om at ubåten skulle ligge på siden ble imidlertid avkreftet få dager senere. Det var ikke tale om mer en 20 graders krenging, se "K-141 Kursk Accident", http://www.globalsecurity.org/military/world/russia/k-141-kursk.htm.
[18] Alexander Golts: "A painful parting from stony imperialism", The Russia Journal, No. 4, 4. november 2000.
[19] Pavel Felgenhauer: "Rescuing the Russian Navy", Moscow Times, 9. august 2005.
[20] Alexander Golts, op. cit.
[21] "Kursk inquiry admirals punished", BBC, 2. desember 2001, http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/1686925.stm
[22] Det skal være tale om i alt fire (noen kilder sier fem) fartøyer: AS-26 (1986), AS-28 (1989), AS-30 og AS-34 (1991). I tillegg til Priz-klassen skal Russland ha to redningsubåter av den noe mindre Bester-klassen, deriblant AS-36 (1994), som deltok i det mislykkede redningsforsøket på Kursk.
[23] Priz-klassen er bl.a. omtalt i Jane's Fighting Ships og på http://www.globalsecurity.org
[24] Mark Franchetti: "British sub launches Russian rescue", Sunday Times, 7. august 2005, http://www.timesonline.co.uk/article/0,,2087-1724491,00.html. Det skal bl.a. ha vært tale om at ubåten hadde problemer med å bakke.
[25] Aleksandr Babakin & Viktor Mjasnikov: "Prokuratura nasjla krajnego. Pervym obvinjaemym po delu batiskafa AS-28 stal komandir spasitel'nogo sudna" (Påtalemyndigheten fant den ytterste. Den første anklagede i saken med batyskafen AS-28 ble skipssjefen på redningsfartøyet"), Nazavisimaja gazeta, 16. august 2005. Se også Pavel Felgenhauer, op. cit.
[26] Se f.eks. Vladimir Voronov: "Glavnyj priz – zjizn" ("Livet er den viktigste premien"), Novoe Vremja, 14 august 2005, og Michael Hammerschlag: "Blackbass Down – Rescueing the Rescue Sub", 7. august 2005 http://hammernews.blogspot.com/
[27] Irina Petrakova, Sergej Ivasjko og Andrej Stenin: "Priz k Prizu" ("Pris til Priz"), Gazeta.ru, 5. august 2005.
[28] Aleksandr Babakin og Viktor Mjasnikov: "Djen'gi i zjizn. Spasitel'naja operatsija na Kamtsjatke obojdëtsja nalogoplatel'sjikam v kopeetsjku" ("Pengene og livet. Redningsoperasjonen på Kamtsjatka vil koste skattebetalerne en god slump"), Nazavisimaja gazeta, 8. august 2005.
[29] Ibid.
[30] "AS-28", http://en.wikipedia.org/wiwi/AS-28
[31] Dmitrij Litovkin: "76 tsjasov pod vodoj: rossijskij batiskaf spasli morjaki Korolevskogo voenno-morskogo flota Ee Velitsjestva" ("76 timer under vann: den russiske batyskafen ble reddet av Hennes Majestets kongelige marine") , Izvestija, 8. august 2005.
[32] "Cooperation results in submarine rescue", Christian Science Monitor, 8. august 2005.
[33] "Putin honors submarine rescue team", The Guardian, 5. oktober 2005, http://www.guardian.co.uk/russia/article/0,2763,1585500,00.html
[34] "AS-28 protiv kholodnoj voiny" ("AS-28 mot den kalde krigen"), Izvestija, 8. august 2005.
[35] Pavel Felgenhauer, op. cit. Britenes LR5 ble riktignok transportert med fly til Trondheim, hvorfra den ble fraktet på kjøl til havaristedet. Offshoreskipet "Normand Pioneer", som lå i Kristiansund, ble valgt som moderskip. Sannsynligvis ville man kunnet spare atskillig tid på å fly redningsfarkosten direkte til Murmansk og transportere den derfra på russisk kjøl, se "Miniubåten kunne vært sendt til Murmansk", NRK, 16. august 2000, http://www.nrk.no/nyheter/utenriks/96651.html

[36] Viktor Litovkin: "Rescue of Priz mini-submarine is moral revolution in the Navy", RIA Novosti, 8. august 2005, http://en.rian.ru/analysis/20050808/41113387.html
[37] "AS-28 protiv kholodnoj voiny" (AS-28 mot den kalde krigen"), op. cit.
[38] Aleksandr Babakin og Viktor Mjasnikov, op. cit. Se også "Secrecy mars submarine rescue", news24.com, 8. august 2005.
[39] Viktor Baranets: "Zvonok spetsialistam. Sekretnuju antennu so dna pytajutsja podnjat' uzje tri goda" ("En telefon til spesialistene. Man har forsøkt å heve det hemmelige antennesystemet fra bunnen i snart tre år"), Komsomol'skaja pravda, 9. august 2005. Hydrofonsystemet har visse likhetstrekk med det amerikanske SOSUS-systemet (Sound Surveillance System), som ble etablert i strategiske havområder på 1950- og 60-tallet. På russiske sjøkart skal området være avmerket som "farlig for skipsfart". Heving av antennesystemet var et arbeid som skal ha pågått i lengre tid. Sannsynligvis var det dette Priz drev med da ulykken inntraff.
[40] Se f.eks. "Strakhi po avgustu" ("August-skrekken"), Itogi, 5. september 2005.
[41] Julia Latynina: "Doomed by the System, Saved by Putin"; Moscow Times, 10. august 2005
[42] Ol'ga Gobunova, Irina Lebedeva & Pavel Aptekar': "Neusvoennij urok" ("En ulært lærepenge"), Gazeta, 8. august 2005.
[43] Flåteøvelsen i Barentshavet i august 2000, der Kursk og 35 andre russiske marinefartøyer deltok, ble på flere hold oppfattet som "sabelrasling" overfor NATOs etter alliansens luftoperasjoner mot det tidligere Jugoslavia året før. Det gjorde ikke saken bedre at Kursk hadde "skygget" USAs sjette flåte og hangarskipet USS Theodore Roosevelt i Middelhavet og Adriaterhavet på sensommeren/høsten 1999. Se Ramsey Flynn: *Cry From the Deep: The Submarine Disaster That Riveted The World and Put the New Russia to the Ultimate Test*, New York: HarperCollins Publishers 2004, s. 14–15. Temaet er også belyst i artikkelen "The slow, inglorious death of Russia's navy", The Economist, 6. september 2003.
[44] "Russian Admiral Strongly Condemns Request for NATO Assistance in Submarine Rescue", MosNews, 7. august 2005, http://www.mosnews.com/news/2005/08/07/baltin.shtml
[45] "Dmitrij Rogozin o batiskafe Priz: Raskryta sverkhsekretnaja informatsija o vazjnejsjem voennom ob'jekte" ("Dmirtij Rogozin om batyskafen Priz: strengt hemmelig informasjon om et viktig militært objekt er blitt avdekket"), Poluostrov Kamtsjatka, 12. august 2005, http://www.poluostrov.kamchatka.ru/050812/6.htm
[46] Jonathan Powis: "The Future of Submarine Escape and Rescue Liaison Office SMERLO", The Submarine Review, Oktober 2002, s. 71.
[47] Jahn Rønne: "Livsviktig redningsamarbeid", Forsvarsnett, 8. august 2005, http://www.mil.no/start/article.jhtml?articleID=104586. Nordmannen er orlogskaptein Trond Juvik, som spilte en sentral rolle i organiseringen av den internasjonale redningsoperasjonen utenfor Kamtsjatka i august 2005.
[48] Menno Steketee: "NATO concludes largest ever submarine rescue exercise", Jane's Navy International, 1. september 2005.
[49] UPASR VMF står for "Upravlenie poiskovykh i avarijno-spasitel'nykh rabot Voenno-Morskogo Flota Rossijskoj Federatsii" ("Den russiske marines Søk- og redningstjeneste").
[50] V. Vorobjov, A. Suvalov & A. Kramarenko: "Mezjdunarodnoe utsjenie NATO po spaseniju ekipazjej avarijnykh podvodnykh lodok" ("NATOs internasjonale ubåtredningsøvelse"), Morskoj sbornik, No. 12, desember 2005, s. 40.
[51] "Founding Act on Mutual Relations, Cooperation, and Security betwen NATo and the Russian Federation", tilgjengelig på http://www.nato.int/docu/basictxt/fndact-a.htm.
[52] "NATO-Russia Relations: A New Quality. Declaration by Heads of State and Government of NATO Member States and the Russian federation", http://www.nato.int/docu/basictxt/b020528e.htm.
[53] "Framework Document Between the Russian Federation and NATO On Submarine Crew

Escape and Rescue". Dokumentet er gjengitt i Military News Bulletin, No. 3, 31. mars 2003, s. 27-28.

[54] Oleg Osipov: "Russia, NATO working to make submarine hatches compatible", Itar-Tass, 22. juni 2005.

[55] "Russia lags behind in terms of rescue equipment – navy commander", RIA-Novosti, 5. september 2005, http://en.rian.ru/russia/20050905/41302353.html

[56] "Framework Document Between the Russian Federation and NATO On Submarine Crew Escape and Rescue", op. cit., artikkel 11.

[57] Jack Dorsey: "Russian sub rescue was a success for Norfolk office", The Virginian Pilot, 9. august 2005, http://home.hamptonroads.com/stories/story.cfm?story=90359&tran=22156

[58] "NATO exercise helps Russian rescue", NATO Update, 7. august 2005, http://www.nato.int/docu/update/2005/08-august/e0810a.htm

[59] V. Vorobjov, A. Suvalov & A. Kramarenko, op. cit, s. 45.

[60] "Norge har ledende rolle innen ubåtredning", Forsvarsdepartementets web-side, 18. juli 2005, http://odin.dep.no/odinarkiv/norsk/fd/2005/annet/010051-210077/dok-bn.html

[61] Einar Skorgen: "Learning lessons from Kursk", Jane's Defence Weekly, 29. november 2000.

[62] Ole Berthelsen: "Putin møter Stoltenberg", Nettavisen, 28. august 2000.

[63] Kristoffer Rønneberg: "Norsk offiser samordnet redningen", Aftenposten, 8. august 2005, http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/article1092413.ece

[64] "Norge har ledende rolle innen ubåtredning", op. cit.

[65] Det amerikanske DSRV-systemet vil i 2006 bli erstattet av et nytt system med betegnelsen SRDRS (Submarine Rescue, Diving and Recompression Systems), som har mange likhetstrekk med det britisk-fransk-norske systemet NSRS. Det nye italienske systemet heter SRV300. Nærmere beskrivelse av systemene finnes i Jane's Fighting Ships og Jane's Underwater Warfare Systems.

[66] Rupert Pengelly: "NATO submariners await international rescue", Jane's Navy International, 1. juni 2005.

[67] Se "The NATO Submarine Rescue System (NSRS)" på http://www.ismerlo.org/assets/nato_srs.htm

[68] "Norge har ledende rolle innen ubåtredning", op.cit.

Tidligere publikasjoner i denne serien:

9-05 **Tønne Huitfeldt**
Nordisk sikkerhet

8-05 **Alv Jakob Fostervoll, Jamie Shea og Chris Donnelly**
The Fiftieth Anniversary of the Norwegian Atlantic Committee

7-05 **Hans Morten Synstnes**
Galileo – et europeisk globalt navigasjonssystem

6-05 **Jahn Otto Johansen**
Coming home to Europe? Central and Eastern Europe in EU and NATO
Nils Morten Udgaard
Eastern Europe's silent revolution

5-05 **Jahn Otto Johansen**
Det tyske eksperiment

4-05 **Hans Olav Stensli**
The naval dilemma of the early 21st century

3-05 **Jørgen Kosmo**
What are the strategic challenges faced by Norway in the years to come?
Jonas Gahr Støre
In the new types of conlict we face, how to define and defend humanitarian space?

2-05 **Jakub M. Godzimirski, NUPI**
The New Geopolitics of the North?

1-05 **Christina Chuen og Ole Reistad:**
"Global Partnership", russiske ubåter og brukt kjernebrensel - internasjonal koordinering av oppgaver og bidrag

6-04 **Ole Gunnar Austvik**
Oljens geopolitikk og krigene ved Persiagulfen

5-04 **Jan Hovden**
Coping with Vulnerabilities of the Modern Society

4-04 **Jørgen Berggrav**
Forsvarsperspektiver i nord

3-04 **Jahn Otto Johansen**
NATO og de transatlantiske motsetninger.
-Kortsiktige og lansiktige perspektiver

2-04 **Jonas Gahr Støre**
The Role of a Humanitarian Organization in an International Security Operation – a Basis for Cooperation or Basis for Separation?

1-04 **Stanley Sloan**
If Effective Transatlantic Security Cooperation is the Question, Is NATO the Answer?

6-03 **Franck Orban**
Frankrike og Irak-krigen: Bare i prinsippenes navn?

5-03 **Asle Toje and Morten Bremer Mærli**
Norwegian Priorities for the Extended G-8 Global Partnership Against the Spread of Weapons and Materials of Mass Destruction

4-03 **Major John Andreas Olsen**
Saddam's Power Base

3-03 **Terje Lund**
Terroristbekjempelse og folkeretten

2-03 **General Charles A. Horner (ret.)**
Men and Machines in Modern Warfare

1-03 **Morten Bremer Mærli**
The Real Weapon of Mass Destruction: Nuclear, biological and chemical warfare in the era of terrorism and "rogue" states

www.atlanterhavskomiteen.no

B
DISTRIBUERT AV POSTEN NORGE
NORGE P.P.

Redningen av miniubåten Priz utenfor Kamtsjatka i august 2005 var utvilsomt en viktig milepæl i NATOs langsiktige samarbeid med Russland innenfor ubåtredning. Om man sammenligner denne hendelsen med Kursk-forliset fem år tidligere, kan det virke som om Russlands terskel for å be om og ta imot utenlandsk redningsbistand er lavere i dag enn den var på 1990-tallet. Denne positive uviklingen kan blant annet ses i sammenheng med NATOs målrettede satsing på tillitskapende redningssamarbeid med Russland, og utviklingen av nye og globalt tilgjengelige systemer for redning av forulykkede ubåter. Dette er et samarbeidsområde der Norge er og bør være en sentral aktør.

Om forfatter:

Kristian Åtland (f. 1967) er forsker ved Forsvarets forskningsinstitutt (FFI), hvor han har arbeidet siden 2002. Han er cand.philol. fra Universitetet i Oslo med hovedfag i russisk. Fra 1994 til 2002 var han ansatt i utenrikstjenesten og tjenestegjorde bl.a. som ambassadesekretær ved Norges ambassade i Kiev og konsul ved generalkonsulatet i San Francisco. Som forsker har han bl.a. arbeidet med russisk nordområdepolitikk og russisk-vestlige relasjoner på det sikkerhetspolitiske området. Blant hans nylige publikasjoner kan nevnes scenarioboken *Hvor går Russland?* (Abstrakt forlag 2005).

DEN NORSKE ATLANTERHAVS KOMITE
THE NORWEGIAN ATLANTIC COMMITTEE

Fridtjof Nansens plass 6
N-0160 Oslo
Tel: +47 22 40 36 00
Fax: +47 22 40 36 10

post@dnak.org
www.dnak.org