



Forsvarets høgskole

våren 2012

Masteroppgave

**Anvendelse av redningshelikoptre
i kontra-terroroppdrag**

Rune M. Jarwson

Abstract

The aim of this Master's thesis is to analyze the possibilities and limitations of using Search and Rescue helicopters in counter-terrorism missions. The thesis is divided into two main parts. The first part gives an account of the term terrorism, and the history and development of the use of search and rescue helicopters in Norway. It also describes three scenarios which are used as a basis for analysis. The second part examines *legal and political* as well as *capacity-wise* possibilities and limitations on the use of Search and Rescue helicopters in counter-terrorism.

Since the helicopters were acquired in 1972, they have been upgraded and modified several times. This has made them into a capable resource. However, they have become extremely maintenance-demanding, since their replacement is long overdue. The elderly Sea King will be close to 50 before new workhorses arrive. The Search and Rescue helicopters are operated by the 330 Squadron – a unit from the Armed Forces. This fact raises several questions. To what extent can military units be used against the civilian population? Is terrorism “war” or “crime”, and who is responsible for handling terrorism; the armed forces or the police? What are the consequences of acquiring a multi-role platform: a jack-of-all-trades, but master of none? Will the Search and Rescue capacity suffer because of counter-terrorism? Is there a specific need for helicopters committed to counter terrorism?

Keywords:

Search and Rescue helicopters, 330 squadron, counter-terrorism, maritime counter-terrorism, Bistandsinstruksen, The Constitutions § 99, Menstad battle, Alta-conflict, dirty bombs, the Police Emergency Response Unit, Norwegian special forces.

Sammendrag

Denne oppgaven analyserer muligheter og begrensninger ved bruk av 330 skvadronens redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag. Oppgaven består av fire deler; innledning, teori, analyse og avslutning. Oppgavens teorikapittel redegjør for terrorbegrepet og redningstjenestens historie og utvikling i Norge, herunder dagens helikopterkapasitet og mulige fremtidige løsninger. Den skisserer i tillegg tre terrorscenarier som benyttes som grunnlag for analysen. Analysekapittelet drøfter *juridiske og politiske* samt *kapasitetsmessige* muligheter og begrensninger ved bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag.

Etter at Sea King ble anskaffet i 1972, er de blitt oppgraderte og modifiserte flere ganger. Dette har gjort dem til svært kapable helikoptre. Samtidig har skvadronens oppdrag blitt utvidet fra søk og redning til flerbruk, reaksjonstiden er blitt senket fra en time til 15 minutter, og de opererer nå ut fra seks baser istedenfor de opprinnelige fire. Maskinene er blitt svært slitt og vedlikeholdskrevende, og de vil være nær 50 år gamle når de erstattes. Selv om redningshelikoptrene skal kunne nyttes til flerbruk, som kontra-terroroppdrag, er det liten kapasitet til å trene på slike oppdrag. Når Sea King i nær framtid erstattes, er det en frykt hos enkelte at søk- og redningsberedskapen vil lide ved anskaffelse av flerbrukshelikoptre. Andre er urolige for at en kapasitet som terrorbekjempelse ikke blir nok vektlagt. Oppgavens tre scenarier spenner fra passiv bruk av helikoptrene til mer aktiv og offensiv utnyttelse. De omhandler alle situasjoner som faller inn under Bistandsinstruksen av 2003.

Sea King bemannes av Luftforsvarets 330 skvadron, altså en militær avdeling. Bruken av helikoptrene reiser flere sentrale *juridiske og politiske* spørsmål som behandles i denne oppgaven. For det første, i hvilken utstrekning kan Forsvarets enheter brukes mot sivile generelt og *norske* sivile spesielt? For det andre, er terrorisme ”krig” eller ”kriminalitet”? For det tredje samvirket mellom forsvar og politi i håndteringen av terrorisme. For det fjerde, konsekvensene av å anskaffe flerbruksplattform: Vil resultatet bli halvgodt på alle felter? Vil kontra-terroroppdraget gå på bekostning av redningsberedskapen? Trenger vi egne helikoptre for kontra-terror?

I forbindelse med *kapasitetsmessige* muligheter og begrensninger ved bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag drøftes de tre terrorscenariene i lys av følgende forhold:

Redningshelikopterets kapasitet og utrustning; personellets sertifisering og trening; beredskapstid samt lokalisering.

Studien viser at kontra-terror i dag prioriteres lavt blant redningstjenestens oppgaver og at det er kapasitetsmessige begrensninger for hvilke typer oppdrag som kan løses med denne ressursen. Den viser også at man i politiet er tilbakeholden overfor tanken om å benytte Forsvarets ressurser i forbindelse med offensive oppdrag. Det er likevel en utbredt oppfatning at militære maktmidler juridisk sett kan benyttes, selv om grensene for slik bruk ikke er avklart.

Forord

Denne oppgaven ble skrevet som en del av masterstudiet ved Forsvarets stabsskole 2011–2012.

Jeg ønsker å benytte anledningen til å rette en takk til de som har bidratt i utarbeidelsen av denne studien. Først og fremst vil jeg fremheve min veileder professor Rolf Tannes ved Institutt for forsvarsstudier. Han har med sin lange erfaring som forsker og forfatter bidratt med kyndig og god veiledning gjennom skriveprosessen. Jeg ønsker også å takke Iver Johansen ved Forsvarets forskningsinstitutt for gode innspill og diskusjoner i forbindelse med utviklingen av studiens scenarier. Videre rettes en stor takk til politiinspektør Anders Snortheimsmoen, oberstløytnant Frode Kristoffersen, hovedlærer Sigrid Redse Johansen og major Ståle Schirmer-Mikalsen som i en travel hverdag tok seg tid til å stille opp til intervju og svare på mine spørsmål.

I forbindelse med oppgaveskrivingen er mesteparten av tiden tilbrakt ved Luftkrigsskolens bibliotek og lesesal. Jeg vil derfor rette en takk til Luftkrigsskolen for tilgang til et solid akademisk miljø, hjelpsomme bibliotekarer og stor imøtekommenhet. Til sist vil jeg takke min studiekollega Rolf Ulriksen for sosiale stunder samt mange og lange timer på lesesalen.

Rune M. Jarwson

Forsvarets stabsskole mai 2012

Innhold

1 Innledning	8
1.1 VALG AV PROBLEMSTILLING	8
1.2 AVGRENSNING	9
1.3 KILDER OG DISPOSISJON	9
1.4 BRUK AV SCENARIER	10
2 Redegjørelse for terrorbegrepet, redningstjenesten og trusselscenarier	11
2.1 TERRORBEGREPET	11
2.2 REDNINGSTJENESTEN	13
2.2.1 Redningshelikoptrenes historie i Norge	13
2.2.2 Sea King og kandidatene til nytt redningshelikopter	15
2.2.3 Ambisjonsnivå, effektmål og krav for redningshelikopter	17
2.3 TRUSSELSCENARIER	19
2.3.1 Terrorangrep som scenarioklasse	20
2.3.2 Scenario 1 – Administrativ transport i forbindelse med gisselaksjon	22
2.3.3 Scenario 2 – Søk etter terrorister og skitne bomber	23
2.3.4 Scenario 3 – Innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform	24
2.4 OPPSUMMERING	26
3 Redningshelikoptre som operativ ressurs – muligheter og begrensninger	27
3.1 JURIDISKE OG POLITISKE MULIGHETER OG BEGRENSNINGER	27
3.1.1 Bruk av Forsvarets enheter mot sivile	27
3.1.2 Redningshelikoptre og bistand til politiet	32
3.1.3 Terror – ”krig” eller ”kriminalitet”?	33
3.1.4 Samvirke mellom politi og forsvar	35
3.1.5 Et flerbrukshelikopter?	37
3.2 KAPASITETSMESSIGE MULIGHETER OG BEGRENSNINGER	40
3.2.1 Redningshelikopterets kapasitet og utrustning	40
3.2.2 Sertifisering og trening	42
3.2.3 Beredskapstid	46
3.2.4 Lokalisering	50
3.3 OPPSUMMERING	53
4 Avslutning	56
Vedlegg A – Forkortelser	60
Vedlegg B – Respondentoversikt	63
Vedlegg C – Informasjonsskriv	64
Vedlegg D – Samtykkeerklæring	66
Vedlegg E – Intervjuguide	67
Vedlegg F – Overordnede krav til redningshelikopterkapasiteten	70
Vedlegg G – Litteratur og kilder	72

1 Innledning

Den 22. juli 2011 ble Norge rystet av et brutalt og voldsomt terrorangrep. Bilbomba i regjeringskvartalet drepte åtte mennesker, og 69 døde som følge av angrepet på Utøya. I tillegg ble mange mennesker skadet, og terroraksjonen medførte betydelige materielle skader. Justis- og beredskapsdepartementet har det overordnede ansvaret for samfunnets sikkerhets- og beredskapsfunksjoner i fredstid. Til tross for at politi og nødetater gjorde en formidabel innsats under kaotiske forhold, strakk politiets egne ressurser ikke til. Totalforsvarskonseptet omhandler bruk av samfunnets samlede ressurser i håndteringen av en krise. Det *moderniserte* totalforsvarskonseptet legger vekt på at de totale ressurser som er tilgjengelige i krig, også skal kunne brukes ved kriselignende hendelser i fred (NOU 2007:15, 2007, s. 46). Vurderinger rundt bruken av Forsvarets ressurser overfor egen befolkning er imidlertid beheftet med restriktivitet og reguleres gjennom *Instruks om Forsvarets bistand til politiet* (Bistandsinstruksen, 2003).

Forsvaret disponerer betydelige ressurser som det sivile samfunn kan gjøre seg nytte av i flere sammenhenger. Redningshelikoptertjenesten, som opereres av Forsvaret, kan være en viktig ressurs for støtte til politiet i alvorlige situasjoner. Primæroppdraget for redningshelikoptre er søk etter og redning av bortkomne personer. I etterkant av terroraksjonen på Utøya er det stilt spørsmålsteget ved hvorfor politiet ikke vurderte å utnytte 330 skvadronens Sea King-helikoptre som sto på Voldsløkka i Oslo. I den pågående debatten etter 22. juli diskuteres det om nye redningshelikoptre bør gjøres skuddsikre for raskt å kunne transportere væpnet politi inn i skarpe situasjoner. Statsminister Jens Stoltenberg har i tillegg uttalt at han ikke ønsker å etablere doble kapasiteter hos politi og forsvar, men heller fokusere på å utnytte eksisterende kapasiteter bedre (Johnsen, Andersen, & Torgersen, 2011).

1.1 Valg av problemstilling

Det eksisterer en rekke studier som diskuterer bruk av luftmakt og luftbårne plattformer. Det er derimot ikke gjennomført noen analyser i norsk sammenheng som behandler utnyttelse av redningshelikoptre som operativ ressurs. Dette temaet ble i høy grad aktualisert som følge av 22. juli hendelsene. Spørsmålet om utnyttelse av tilgjengelige ressurser i beredskapssituasjoner gjør denne studien aktuell.

Problemstilling for oppgaven er:

Anvendelse av 330 skvadronens redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag – muligheter og begrensninger

1.2 Avgrensning

Det sakskompleks som dekkes av problemstillingen, er så omfattende at det er nødvendig med flere avgrensninger. Først og viktigst er at jeg *ikke* vil behandle situasjoner hvor Forsvaret vil ha primæransvaret for håndteringen. Mitt utgangspunkt er situasjoner der hvor militære enheter vil kunne bistå politiet og Bistandsinstruksen av 2003 derfor kommer til anvendelse.

En annen viktig avgrensning i oppgaven er at jeg kun vil behandle situasjoner hvor *norske statsborgere* står bak ugjerningen. Dette gjøres både fordi det er behov for å innsnevre feltet, men også fordi slike situasjoner er særlig egnet til å belyse utfordringene forbundet med bruk av militærmakt.

En tredje avgrensning gjelder hvilke typer helikopterressurser som inngår i studien. Forsvaret vil i årene som kommer eie eller disponere forskjellige helikopterressurser som kan benyttes til kontra-terroroppdrag. En av disse er NH-90 helikoptrene, som skal utplasseres på fregatter og kystvaktsfartøy. Forsvaret er i gang med operasjonell testing og evaluering av disse for å verifisere at de tilfredsstiller kravene i gjeldende systemspesifikasjoner. En annen ressurs er de taktiske transporthelikoptrene Bell 412 SP, som opereres av 720 skvadronen på Rygge og 339 skvadronen på Bardufoss. Denne oppgaven vil ikke drøfte disse helikoptrene, men 330 skvadronen, som opererer redningshelikoptre ut fra seks forskjellige baser langs norskekysten (Rygge, Sola, Florø, Ørland, Bodø og Banak). De har 15 minutters reaksjonstid og er således den helikopterskvadronen med best landsdekkende beredskap. *Dette gjør dem interessante også i forbindelse med kontra-terroroppdrag – både fordi de er svært tilgjengelige og fordi vi ville få en kostnadseffektiv multirolle-løsning.* Denne oppgaven vil fokusere både på 330 skvadronens Sea King-helikoptre og på de redningshelikoptrene som vil erstatte dem. Oppgaven avgrenses til nasjonale oppgaver og ikke oppdrag i internasjonal sammenheng.

1.3 Kilder og disposisjon

Studiens første del – innledningen – klargjør grunnlaget for oppgaven. Studiens andre del er et teoretisk kapittel som redegjør for noen sentrale elementer knyttet til oppgavens problemstilling. Det blir redegjort for terrorbegrepet og redningstjenesten. I tillegg skisseres tre trusselscenarier. Denne delen av oppgaven er i hovedsak basert på FFI-rapporter, NUPI-notater, FN-resolusjoner, regjeringens dokumenter og samtaler med personell med førstehånds kunnskap fra Hovedredningssentralen og Alta-aksjonen.

Studiens tredje del vil drøfte muligheter og begrensninger ved bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag. Vi vil først behandle *juridiske og politiske* muligheter og begrensninger og

deretter *kapasitetsmessige* muligheter og begrensninger. Denne delen er basert på lærebøker og forskningsarbeid, offentlige dokumenter, pressemeldinger og artikler fra aviser og Internett samt intervju med fire respondenter. En oversikt over disse finnes i vedlegg B. Respondentene fikk i forkant av intervjuene tilsendt et informasjonsskriv med en orientering om hensikt og tematikk for studien samt praktisk informasjon for gjennomføring av intervjuet. Dette skrevet finnes i vedlegg C. Før intervjuene startet, ble det signert samtykkeerklæring (vedlegg D) og gitt rom for avklarende spørsmål. Tre av intervjuobjektene ble valgt fordi de arbeider med beredskapsspørsmål og har relevant erfaring fra eller kompetanse på kontra-terroroperasjoner. Det kan være ulike syn på behovet for sivile og militære kontra-terrorstyrker. For å unngå feilkilder på dette området er representanter fra både sivile og militære styrker blitt intervjuet. Det fjerde intervjuobjektet er ekspert på juridiske forhold knyttet til bruk av militærmakt. Oppgavens fjerde del – avslutningen – rommer en samlet drøfting av funn og konklusjoner.

1.4 Bruk av scenarier

Vi skal som nevnt drøfte hvilke muligheter og begrensninger bruken av redningshelikoptre gir i kontra-terroroppdrag. Jeg har avgrenset meg til kriser som ikke er så omfattende eller dramatiske at Forsvaret vil ha primæransvaret, men at militære enheter brukes i en bistandsrolle for politiet. Dernest har jeg avgrenset meg til situasjoner hvor norske statsborgere står bak handlingen. For å unngå at drøftingen blir for generell og generisk har jeg videre valgt å utforme tre trusselscenarier. Disse fokuserer på terrortrusselen og ulike kapabiliteter hos redningshelikoptrene. Scenariene spenner fra passiv bruk av helikoptrene til mer aktiv og offensiv utnyttelse. Som grunnlag for scenariene har jeg benyttet Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) scenarioklasser som ble utarbeidet i forbindelse med Forsvarsstudie 2007. I denne forbindelse er det *scenarioklasse 4: Terrorangrep* som har vært relevant (I. Johansen, 2006, s. 34). Analyser og prediksjoner om fremtiden er forbundet med vesentlig usikkerhet (I. Johansen, 2006, s. 8). Hensikten med fremtidsstudier er ikke å *forutsi* fremtiden, men å gjøre en i bedre stand til å håndtere *usikkerhet*. Bruk av scenarier er således en metode for å håndtere denne usikkerheten. Scenarier er også et sentralt verktøy for å teste strukturelement opp mot de oppgaver Forsvaret er pålagt å utføre (Norheim-Martinsen, 2011, s. 9–11). I scenariebygging er det viktig at man ikke utdefinerer det som for øyeblikket fremstår som mindre sannsynlig. Det må likevel presiseres at scenarieutvikling ikke er løsrevet fra formelle regler. Scenariene skal være *plausible*, *relevante* og *internt konsistente*. De skal være logisk bygget opp og kunne inntreffe en gang i fremtiden. Videre skal de oppfattes som relevante for dagens beslutningstakere (Øverland, 2003, s. 9–12).

2 Redegjørelse for terrorbegrepet, redningstjenesten og trusselscenarier

Jeg vil her behandle noen sentrale elementer knyttet til kontra-terroroppdrag som grunnlag for studiens problemstilling. Først vil jeg redegjøre for hva som kreves for å definere en handling som terrorisme. Dernest, for å få en forståelse for 330 skvadronens muligheter og begrensninger, vil jeg belyse sentrale aspekter ved redningstjenesten. Til slutt vil jeg skissere tre trusselscenarier som fokuserer på terrorhandlinger. Disse vil senere bli benyttet som et utgangspunkt for å drøfte oppgavens problemstilling.

2.1 Terrorbegrepet

Det er ingenting nytt i at ulike grupper bruker terror som virkemiddel for å oppnå politiske målsetninger. Det har imidlertid vært ulike oppfatninger om hva man skal legge i begrepet. Under Vietnamkrigen la for eksempel president Lyndon B. Johnsons special assistant for national security affairs, Walt Whitman Rostow, samme betydning i begrepet *terrorist* som i begrepene *opprører* og *gerilja* da han omtalte angrep på ikke-militære mål. CIA på sin side brukte begrepet mer presist. Det benyttet det oftest til å beskrive visse typer taktikker, bruk av tortur eller ukritiske drap på sivile og til å beskrive handlinger til så vel vennlige stater som til kommunistiske opprørere eller gerilja. Fenomenet internasjonal terrorisme hadde ennå ikke oppstått; Johnson-administrasjonen så gjerne terrorhandlinger som regionale fenomen. Amerikanere som ble drept av statsstøttede grupper, ble i denne perioden sett på som uunngåelig ofre for den kalde krigen (Naftali, 2005, s. 26).

I dag oppfattes terrorisme gjerne å være systematisk bruk av terror, en overlagt handling, en metode eller en spesiell form for kamp. Terror relateres til terroristenes handlinger, til konkrete angrep og hendelser, men også til den frykten de ønsker å oppnå. Terrorism har en politisk kobling i og med at begrepet definerer bestemte handlinger som politisk motiverte (Fimreite, Langlo, Lægreid, & Rykkja, 2011, s. 254). Det er likevel ingen internasjonal enighet om hva terrorisme er. Alex P. Schmid (2011) har i boken *The Routledge handbook of terrorism research* samlet over 250 definisjoner på terrorisme. Denne boken gjengir også definisjonen til Anders G. Romarheim ved Institutt for forsvarsstudier (IFS):

Terrorism is a non-state actor's systematic use – or threat of use – of violence and destruction towards illegitimate targets such as non-combatants to create fear and/or generate attention and to make someone other than the direct target of the violent crime respond in a manner that would enhance the terrorist's political goals (Schmid, 2011, s. 146).

Fellesnevner for flere av definisjonene er at de fokuserer på å oppnå politiske målsetninger gjennom bruk av vold mot sivilbefolkningen. Her er noen eksempler:

Ganor 1998: Terrorism is the intentional use of, or threat to use violence against civilians or against civilian targets in order to attain political aims (Schmid, 2011, s. 135).

Kapitan 2004: Terrorism is politically motivated violence directed against non-combatants (Schmid, 2011, s. 143).

Neumann 2009: [Terrorism is] the deliberate creation of fear, usually through the use (or threat of use) of symbolic acts of violence, to influence the political behaviour of a target audience (Schmid, 2011, s. 148).

Romarheims definisjon skiller seg fra de fleste andre ved at den avgrenses til *ikke-statlige aktørers* strategiske bruk av vold. Nettopp denne type aktører står sentralt i vurderinger av forhold som kan påvirke norsk sikkerhet og skade nasjonale interesser. *Åpen trusselvurdering* (2012) fra Politiets sikkerhetstjeneste har stort fokus på politisk motivert vold både fra nettverk og soloaktører.¹ Vurderingen adresserer trusler fra ekstreme islamister, høyreekstreme, venstreekstreme og antiislamister. Begrepet *ekstrem* refererer i denne sammenheng til bruk av vold.

Da denne oppgaven ser på bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag i Norge, er Romarheims definisjon lagt til grunn, herunder også for utarbeidelse av trusselscenarier.

Det er en rekke brutale handlinger som *ikke* faller inn under begrepet terrorisme. For det første må det være et politisk mål med handlingen. Dette ekskluderer både organisert kriminalitet som har til hensikt å oppnå økonomisk vinning og folkemord som har som mål å utslette folkegrupper. Sabotasjehandlinger kan også falle utenfor. De er ofte ment å ramme "fienden" direkte og rettes hovedsakelig mot materielle mål, som bygninger og maskiner, i den hensikt å påføre økonomisk skade eller lamme viktige systemer. I praksis vil det likevel kunne være vanskelig å skille mellom hva som er terrorisme og sabotasje, og overgangen mellom de to kan være glidende. Anslag mot industri og infrastruktur vil som regel ligge nærmere sabotasje, men kan også ha elementer av terror i seg eller kombineres med terroraksjoner for å forsterke effekten av disse (Kjøk, 2004). Et annet poeng i følge Romarheims terrordefinisjon er at handlingen må utøves av

¹ PST benytter benevnelsen soloterrorisme om enkeltpersoner som forbereder eller gjennomfører terrorhandlinger uten at de samarbeider med andre. De kan få motivasjon, bistand og støtte fra andre uten at disse er kjent med at det eksisterer konkrete planer om en terrorhandling.

ikke-statlige aktører. I eksempelvis borgerkrig er det imidlertid en slags krigstilstand mellom to sider som i praksis ikke nødvendigvis er så forskjellige.

Når det kommer til bekjempelse av terrorisme skilles det mellom *anti-terror* og *kontra-terror*. Det første er defensive tiltak som for eksempel flyplasskontroll og kontroll av fartøy som anløper havner. Kontra-terror er mer offensive tiltak der statens maktapparat benyttes. Et eksempel er terrorplanleggingsaken der Mikael Davud og Shawan Sadek Saeed Bujak ble arrestert og dømt for å ha planlagt en terroraksjon mot Jyllands-Posten i Danmark. I dette tilfellet ble Davud og Bujak overvåket av Politiets sikkerhetstjeneste. Bevisene som ble fremskaffet besto av blant annet reisedokumenter, kvitteringer, videobeslag og e-poster. Disse gjorde at de mistenkte kunne arresteres og stilles for retten (Lepperød, 2012).

2.2 Redningstjenesten

Det er ikke besluttet hvilken helikoptertype som skal erstatte Sea King. Dette gjør det vanskelig å beskrive presist hvilke kapabiliteter arvtakeren vil besitte. Vi skal her gi en historisk fremstilling av Sea King i Norge og kort presentere Sea King og de fire kandidatene til nytt redningshelikopter. Deretter skal vi se på Justis- og beredskapsdepartementets ambisjonsnivå og effektmål for redningshelikoptrene.

2.2.1 Redningshelikoptrenes historie i Norge

Den første redningen av personell fra sjøen med helikopter ble foretatt den 29. november 1945. Dette skjedde utenfor Long Island nordøst for New York, da et Sikorsky R-5 helikopter hentet opp to nødstedte med redningsheis i 60 knops vind (NOU 1997:3, 1997, s. 22). Her hjemme ble sjøredningstjenesten håndtert av 333 skvadronens Catalina sjøfly frem til 1950-tallet. Disse var imidlertid ikke egnet til redningsoppdrag over land. I blant annet USA og Storbritannia hadde helikoptre blitt innført i redningstjeneste og ambulanseflygning med gode erfaringer. Norge på sin side ønsket å anskaffe helikoptre for å dekke Luftforsvarets behov for redning av eget personell. I september 1952 ble det signert en kontrakt med Bell Aircraft Corporation om levering av seks Bell 47 D-1. Helikoptret, med den karakteristiske glasskuppelen, hadde gjort seg bemerket under Koreakrigen på grunn av sin anvendelighet (Norsk Luftfartsmuseum). Da helikoptrene ankom Norge i 1953, ble de allerede fra starten av benyttet til sivile ambulansoppdrag.

I forbindelse med flere store ulykker på 1960-tallet ble det klart at Norges Bell 47 hadde klare begrensninger i rekkevidde og kapasitet. Da den norske fergen M/F Skagerak forliste utenfor Hirtshals i 1966, viste de danske redningshelikoptrene av typen Sikorsky S-61 seg å være et

svært effektivt hjelpemiddel da alle 144 personer om bord ble reddet (Dansk Søfartshistorie). Norge hadde på dette tidspunktet ennå ikke etablert en helikoptertjeneste for sjøredning, men i kjølvannet av forliset ble det besluttet å etablere en landsdekkende norsk beredskap. Tjenesten skulle i utgangspunktet etableres etappevis, og i 1969 ba Justisdepartementet om fullmakt til å bestille tre av totalt 10 helikoptre. Det ble etter hvert konkludert med at en samlet anskaffelse var gunstigere. I 1970 ba derfor Justisdepartementet om at bestillingsfullmakten ble utvidet til å omfatte 10 helikoptre. Samlet kjøpesum var på inntil 120 millioner kroner. Etter å ha vurdert både Sikorsky S-61A og Westland Sea King, falt valget til slutt på sistnevnte. Helikoptrene kom til Norge 1972 og ble operative i 1973. De ble etablert på Sola, Ørland, Bodø og Banak. Beredskapen i Oslofjorden ble ivaretatt av 720 skvadronen på Rygge som var oppsatt med UH-1B (NOU 1997:3, 1997, s. 22).

330 skvadronens Sea King helikoptre har etter anskaffelsen blitt oppgradert og modifisert flere ganger. Den er i dag oppsatt med et mannskap på seks personer bestående av to piloter, maskinist, systemoperatør, redningsmann og anestesilege. Av elektroniske hjelpemidler er maskinene utrustet med infrarøde søkekameraer (FLIR), nattbriller (NVG), to radarer, sambandsutstyr og radiopeileutstyr for alle frekvenser. I tillegg har den søkelys og redningsheis for berging av personell. Helikopterets marsjhastighet er oppgitt å være 100 knop, og rekkevidden er på 220 nm inkludert 30 minutter i hover. Den definerte lastekapasiteten er på 18 passasjerer eller seks bårer (Forsvaret, 2012). Maskinene er således godt utrustet for redningsoppdrag, og de generelle erfaringene siden 1973 er gode. Helikoptrene har vist seg å være meget godt egnet til å utføre redningsoppdrag under alle værforhold, og det har spesielt vært fordelaktig med et stort helikopter under krevende redningsaksjoner. Ved mange skipsforlis har dets størrelse og redningskapasitet gjort at alle nødstedte har overlevd fordi samtlige har kunnet blitt heist ombord i én operasjon. Ved flere anledninger er det tatt ombord skipsmannskap i størrelsesorden 20–23 personer (NOU 1997:3, 1997, s. 29).

I dag er helikoptrene og mye av utstyret overmodent for utskiftning. Det er eksempelvis 20 år siden FLIR kameraene ble anskaffet, og disse er nå gamle og utslitte. Sjef for 330 skvadronen, Svein Tore Pettersen, forteller: ”Vi mangler reservedeler, så i deler av tiden har vi ikke god kapasitet på varmesøkende kameraer, dessverre,” (Budalen & Nygård, 2012). Det er bevilget midler til å oppgradere to helikoptre med nye FLIR, men kun ett helikopter har fått dette så langt (Dalløkken, 2012).

2.2.2 Sea King og kandidatene til nytt redningshelikopter

Vi vil her kort presentere ytelse hos Sea King og de fire kandidatene til nytt redningshelikopter. Dette gjøres for å gi en indikasjon på hva fremtidens redningstjeneste kan prestere sammenlignet med dagens løsning.

De fire aktuelle kandidatene til å etterfølge Sea King er italiensk-britiske Agusta Westland Ltd, europeiske Eurocopter, europeiske NH Industries og amerikanske Sikorsky International Operations Inc. (Dalløkken, 2009).

Westland Sea King ble som nevnt operativ i Norge i 1973 og produseres av Westland Helicopters på lisens fra Sikorsky. Det har en rekkevidde på 220 nm, marsjhastighet på 100 knop og bruttovekt på 9,7 tonn. Ved 220 nm har Sea King brukt ca. halvparten av drivstoffet. På denne avstanden klarer besetningen å få med seg en eller to nødstedte avhengig av hvor raskt de klarer å heise personellet om bord. Ved 150 nm fra grunnlinjen klarer Sea King maksimalt å ta med 13 passasjerer. Skal de hente full last som er på 22 personer er rekkevidden redusert til 10 nm (Dalløkken, 2011).



Bilde 2.1: Westland Sea King (Foto: Forsvaret)

NH-90 gjennomførte sin første flygning i desember 1995. Det produseres av NHIndustries som er et konsortium eid av Eurocopter (62,5 prosent), AgustaWestland

(32 prosent) og Stork Fokker (5,5 prosent). Det har en rekkevidde på 530 nm, marsjhastighet på 162 knop og bruttovekt på 10,6 tonn. Luftforsvarets testorganisasjon for NH-90 på Bardufoss, OT & E, anslår at maskinen kan hente opp 25 personer ut til ca. 200 nm med ekstra drivstofftanker. Forsvaret har bestilt 14 NH-90, der åtte vil ha kystvaktkonfigurasjon og seks fregattkonfigurasjon. Alle vil ha lik grunnkonfigurasjon, men sistnevnte vil utrustes med våpen og sensorer til bruk i antiubåtkrigføring. Det er kostnadsbesparende å ha kun ett helikoptersystem. Synergier vil kunne oppnås når det gjelder trening av piloter og mekanikere, logistikk, support og reservedeler.



Bilde 2.2: NH-90 (Foto: Jan G. Jørgensen)

S-92 hadde sin første flygning i desember 1998 og produseres av amerikanske Sikorsky. Det har en rekkevidde på 539 nm, marsjhastighet på 151 knop og bruttovekt på 12 tonn. Redningskapasitet er 25 personer ut til 50 nm. Ved å benytte ekstra drivstofftanker økes denne rekkevidden til 175 nm. Sikorsky utviklet dagens redningshelikopter, Sea King, som ble produsert på lisens av Westland. S-92 anses som et populært helikopter i oljeindustrien, og i 2009 opererte 15 S-92 ut fra Norge. Til sammenligning opererte produsentlandet USA 16 S-92.



Bilde 2.3: S-92 (Foto: Christian Sager)

EC225 Super Puma gjennomførte sin første flygning i november 2000 og produseres av Eurocopter. Det har en rekkevidde på 471 nm, marsjhastighet på 148,5 knop og bruttovekt på 11,2 tonn. Redningskapasitet er 25 personer ut til 250 nm med ekstra drivstofftanker. I likhet med S-92 benyttes også dette helikopteret til å transportere oljearbeidere ut til installasjoner i Nordsjøen. I det franske luftforsvaret er det

tiltenkt en rolle i stridsmessige søk- og redningsoperasjoner (CSAR).



Bilde 2.4: EC 225 Super Puma (Foto: Teknisk ukeblad)

AW101 Merlin hadde sin første flygning i oktober 1987 og produseres av britisk-italienske AgustaWestland. Det har en rekkevidde på 880 nm, marsjhastighet på 150 knop og bruttovekt på 15,6 tonn. Redningskapasitet er 25 personer ut til 415–450 nm. Totalt har maskinen plass til over 30 seter pluss mannskap. AW101 Merlin benyttes som redningshelikopter av blant annet av Italia, Danmark, Portugal og Canada.



Bilde 2.5: AW101 Merlin (Foto: Teknisk ukeblad)

Ytelsene til Sea King og de fire kandidatene til nytt redningshelikopter er oppsummert i tabellen nedenfor. Ut fra denne ser vi at uansett valg vil fremtidig løsning ha mye lengre rekkevidde, høyere marsjhastighet og større lastekapasitet enn dagens løsning. Down-wash² fra helikoptrene er også kraftigere. Ulempen med dette er at det skaper utfordringer når de må hovre over små båter eller lande i tettbygde områder. De nye helikoptrene vil ha bedre manøvrerbarhet i forhold til Sea King som er tung å håndtere (Schirmer-Mikalsen, 2012). AW101 skiller seg ut blant de fire kandidatene. Det har mye større rekkevidde og er også betraktelig tyngre.

	Sea King Sikorsky	NH-90 NHIndustries	S-92 Sikorsky	EC225 Eurocopter	AW101 AgustaWestland
Rekkevidde	220 nm	530 nm	539 nm	471 nm	880 nm
Hastighet	100 knop	162 knop	151 knop	148,5 knop	150 knop
Bruttovekt	9,7 tonn	10,6 tonn	12 tonn	11,2 tonn	15,6 tonn
Redningskapasitet	22 pers / 10 nm	25 pers / 200 nm med ekstra tanker	25 pers / 175 nm med ekstra tanker	25 pers / 250 nm med ekstra tanker	25 pers / 415– 450 nm
Kabinhøyde	1,93 m	1,58 m	1,83 m	1,45 m	1,83 m

Figur 2.1: Oppsummering av de fem helikoptrenes kapabiliteter

2.2.3 Ambisjonsnivå, effektmål og krav for redningshelikopter

Vi vil her se på ambisjonsnivå, effektmål og overordnede krav for redningshelikoptrene for å få en innsikt i hvilke føringer som er gitt for prioritering av oppdrag.

Justis- og beredskapsdepartementet har i konseptstudien for nye redningshelikoptre fastsatt et ambisjonsnivå for redningshelikoptertjenesten. Oppsummert er dette (Forstudie for ny redningshelikopterkapasitet del 2, 2010, s. 37):

- I én operasjon etter varsling å kunne starte unnsetting av 20 nødstedte på ethvert punkt 150 nm rett ut av grunnlinjen, innen 2 timer.
- Å kunne utføre MEDEVAC³ for to nødstedte ut til ytterkanten av det norske redningsansvarsområdet (NRAO),⁴ inntil 400 nm fra grunnlinjen.

² I luftfart benyttes begrepet *down-wash* for den luften som presses ned når en rotor beveger seg for å skape løft. Tunge helikoptre skaper større down-wash enn lette helikoptre.

³ MEDEVAC: Medisinsk evakuering av person. Begrepet brukes også om opphenting, transport og behandling av syke og skadde fra skip. MEDEVAC over sjø registreres som SAR-hendelse etter IMO-konvensjonen.

⁴ Det norske redningsansvarsområdet (NRAO) er det området der Norge etter internasjonale avtaler har hovedansvaret for å koordinere tiltak i forbindelse med nødssituasjoner og hvor dette ansvaret utøves av en

- Å kunne unnsette nødstedte på ethvert punkt på kysten og hele landområdet og bringe de nødstedte til et trygt sted.⁵

Som vi ser er det kun primæroppdraget, altså søk- og redningsrollen, som er omtalt. Ut fra ambisjonsnivåene er det videre utledet fire effektmål (Forstudie for ny redningshelikopterkapasitet del 2, 2010, s. 37–42). Disse er:

Effektmål 1: ”Inntil 20 nødstedte til havs 150 nm ut fra grunnlinjen, skal kunne unnsettes hurtig og sikkert i en operasjon hele året.”

Effektmål 2: ”Nødstedte på land og i uveisomt terreng, og i andre nødssituasjoner der øvrige ressurser er utilstrekkelige, skal kunne unnsettes hurtig og sikkert hele året.”

Effektmål 3: ”Fortsette dagens praksis med luftambulanse, der helsetjenestens eget materiell ikke er egnet.” I dette effektmålet ligger det at de syke eller skadede pasientene må kunne gis adekvat behandling underveis av kyndig personell.

Effektmål 4: ”Utføre annen flerbruk.” I dette ligger eksempelvis oppdrag for Forsvaret (transport, overvåkning, VIP-flygning), bistand til politiet, levering av lensepumper, brannbekjempelse og forurensingsvern. Justisdepartementet har bestemt å videreføre dagens praksis med å benytte redningshelikoptre til spesialoppdrag ved bistand til politiet. Det skal derimot ikke monteres spesialutrustning for denne type oppdrag fordi flerbruk ikke skal gå ut over evnen til å gjennomføre søk- og redningsoppdrag og luftambulanseoppgaver.

Som vi ser av effektmålene, behandler de også rollene som luftambulanse og annen flerbruk. Av det fjerde effektmålet ser vi videre at bistand til politiet, herunder kontra-terror, er sidestilt og vil kunne konkurrere med en rekke andre oppgaver. Oppdrag innen de ulike effektmålene vil i enkelte tilfeller kunne komme i konflikt med hverandre. I slike situasjoner vil effektmål 1 og 2 prioriteres likt. Effektmål 3 prioriteres likt med effektmål 1 og 2 når redningshelikopteret er klart unik og luftambulansetjenestens materiell ikke er egnet. Effektmål 1–3 prioriteres foran effektmål 4. Ambisjonsnivået og effektmålene viser at Justis- og beredskapsdepartementet prioriterer bistand til politiet lavt.

I konseptstudien brytes effektmålene ned i overordnede krav for redningshelikopterkapasiteten (Forstudie for ny redningshelikopterkapasitet del 3, 2010, s. 12). Av 15 definerte krav er kun ett utarbeidet spesifikt for flerbruksrollen: ”Redningshelikopterkapasitet skal ha egenskaper som

hovedredningsssentral. Dette omfatter fastlandet, fjellet, kysten, norsk økonomisk sone (NØS) og redningsansvarsområdet (RAO) for øvrig.

⁵ Trygt sted defineres som nærmeste sted der det kan etterfylles drivstoff.

gjør at den i en flerbruksrolle fungerer like godt som eller bedre enn dagens løsning.” Heller ikke her er det tegn på at det er sterke ambisjoner om å kunne løse kontra-terroroppdrag.

Det må nevnes at det er tre andre krav som også støtter flerbruksrollen, men dette er allmenngyldige krav som støtter alle fire effektmål. En oversikt over de 15 overordnede kravene til redningshelikopterkapasiteten er gjengitt i vedlegg F av denne studien.

2.3 Trusselscenarier

Et viktig og tidvis vanskelig spørsmål i krisehåndtering er hvem som har primæransvaret for håndteringen, hvem som ”eier” krisen. Det vil være enighet om at det er Forsvarets ansvar å håndtere ulike former for militært angrep fra en annen stat. Videre er det en utbredt oppfatning, om ikke konsensus, om at Forsvaret vil ha primæransvaret i fire andre situasjoner (Støtte og samarbeid, 2007):

- Terroranslag som viser seg å være et væpnet angrep og som utløser selvforsvar etter FN-paktens art. 51.
- Massive angrep mot oljeinstallasjoner, hvor angrepene kan settes i en sikkerhetspolitisk kontekst.
- Nasjonale kaos-situasjoner, for eksempel sabotasjehandling over hele landet, hvor det kan være uklart om man står overfor fredstidskrise, sikkerhetspolitisk krise eller væpnet konflikt.
- Etablering av jagerflyberedskap i forbindelse med kaprede sivile fly, såkalte *renegade*-situasjoner.

I andre situasjoner enn dette vil Forsvarets rolle normalt være å bistå politiet, og her kommer Bistandsinstruksen av 2003 til anvendelse. Det er denne type situasjoner jeg skal behandle i denne oppgaven.

En annen viktig avgrensning i oppgaven er at jeg kun vil behandle situasjoner hvor norske statsborgere står bak ugjerningen. Dette kan synes å være en urimelig avgrensning, men den er fruktbar fordi det i særlig grad er egnet til å belyse begrensningene forbundet med bruken av militærmakt. En hovedgrunn til dette er de politiske og fremfor alt konstitusjonelle begrensninger knyttet til bruk av militærmakt mot norske borgere.

Med dette som utgangspunkt vil drøftingen hvile på tre trusselscenarier, hvis hovedformål er å belyse problemstillingen: ”Anvendelse av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag”.

Som basis for scenarioutviklingen har jeg valgt å benytte FFIs rapport om *Scenarioklasser i Forsvarsstudie 2007* (I. Johansen, 2006). Hensikten med denne rapporten var å belyse de ulike sikkerhetspolitiske utfordringene Norge og Forsvaret vil møte i fremtiden. I tillegg hadde den som mål å være et hjelpemiddel for å kunne foreta et representativt utvalg av scenarier for å analysere alternative forsvarsstrukturer i 20-årsperioden etter 2007.

Scenarier er et hjelpemiddel for å tenke langsiktig i en verden av usikkerhet. En utfordring med dette er at uansett hvor strenge krav som stilles til relevans og konsistens, vil det kunne utarbeides en u håndterlig mengde scenarier. Bruk av *scenarioklasser* er derimot et verktøy som kan benyttes for å kartlegge utfallsrommet og samtidig sikre tilfredsstillende bredde i scenariogrunnlaget. En scenarioklasse er et sett med sikkerhetspolitiske utfordringer som har viktige fellestrekk og som sorteres i samme gruppe. Det er en mer generell klassifisering og samling av ulike *spesifikke* scenarier. I forbindelse med Forsvarsstudie 2007 utviklet FFI følgende seks scenarioklasser:

- Scenarioklasse 1: Strategisk overfall
- Scenarioklasse 2: Begrenset angrep
- Scenarioklasse 3: Tvangsdiplomati
- Scenarioklasse 4: Terrorangrep
- Scenarioklasse 5: Kriminalitet
- Scenarioklasse 6: Militære fredstidsoperasjoner

Innenfor hver av disse seks klassene identifiserte FFI parametrene *aktør, mål, metode og middel*.

For denne oppgavens problemstilling er *scenarioklasse 4: terrorangrep* det naturlige utgangspunktet for scenariene.

2.3.1 Terrorangrep som scenarioklasse

I scenarioklasse 4, terrorangrep, identifiserte FFI følgende verdier for de ulike parametrene:

Aktør: Enkeltindivid eller nettverk

Mål: Fremtvinge politisk endring

Metode: Angrep mot norsk infrastruktur og/eller borgere

Middel: Omfattende ikke-militær innsats eller begrenset ikke-militær innsats

Skillet mellom ”omfattende” og ”begrenset” ikke-militær innsats er tatt med fordi håndtering av terrorangrep i hovedsak er politiets ansvar. Det antas imidlertid at omfattende angrep med ikke-militære midler overstiger politiets evne til å håndtere situasjonen og at Forsvarets ressurser må benyttes i tillegg.

Det er en rekke muligheter til å bygge scenarier innen klassifiseringen terrorangrep.

Nyhetsmedia rapporterer eksempelvis ukentlig om ulike terrorhandlinger rundt omkring i verden som kan være relevante i norsk sammenheng. Noen av de mest kjente aksjonene er Lockerbie-saken i desember 1988, nervegassangrepet mot undergrunnsbanen i Tokyo i mars 1995, 9/11-angrepene i USA i 2001, togbombene i Madrid i mars 2004 samt terrorhandlingene i regjeringkvartalet og på Utøya 22. juli 2011. De viktigste sårbarheter og potensielle norske mål for terrorisme antas i følge NUPI-notat 673 (2005) å være:

- Energiproduksjon, herunder olje- og gassutvinning og elkraft
- Transportsikkerhet, herunder samferdsel og skipsfart
- Informasjons- og kommunikasjonsteknologi
- Kontroversielle næringer og aktiviteter
- Symbolobjekter og personer
- Utenlandske mål i Norge.

Jeg har i denne oppgaven valgt å utvikle tre scenarier som drar veksler på ulike kapabiliteter hos redningshelikoptrene. I alle tre inngår kontra-terroroppdrag, men de spenner fra passiv bruk av helikoptrene til mer aktiv og offensiv utnyttelse. De parametre og verdier som benyttes i de tre scenariene er oppsummert i følgende tabell:

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Aktør	Enkeltindivid	Terrornettverk	Terrornettverk
Mål	Endring av norsk asylpolitikk	Tvinge norske myndigheter til å trekke hjem norske militære styrker fra internasjonale operasjoner	Signal til vestlige politikere om at oljeresurser i Midtøsten er arabernes arvegods
Metode	Gisseltaking og forskansing på utilgjengelig sted	Radiologisk terror med skitne bomber	Kapring av fartøy og selvmordsbombere
Middel	Begrenset ikke-militær innsats	Omfattende ikke-militær innsats	Omfattende ikke-militær innsats
Utnyttet kapabilitet	Bruk av redningshelikopter som transportmiddel	Bruk av redningshelikopter som sensor	Bruk av redningshelikopter som våpenplattform

Figur 2.2: Parametre og verdier for de tre terrors scenariene

2.3.2 Scenario 1 – Administrativ transport i forbindelse med gisselaksjon

Det første scenariet innebærer den mest passive bruken av redningshelikopter. Dette tar utgangspunkt i en norsk borger som har forskanset seg og tatt gisler i Lurfjellhytta i utkanten av Bodø kommune. Den ubetjente hytten tilhører Den Norske Turistforening (DNT) og ligger ca. åtte kilometer fra vei. Turområdet er svært populært, men siden det er relativt tidlig på sommersesongen, har hytta bare mellom fem og ti besøkende turgåere. Da terroristen kun er bevæpnet med håndvåpen og improviserte eksplosivladninger, sorterer scenariet under begrenset ikke-militær innsats.

Ikke lenge etter sin ankomst på Lurfjellhytta sprenger gisseltakeren uthuset som rommer vedbod og do. Dette filmer han med sitt mobilkamera før han sender opptaket til TV 2s redaksjon i Bodø. Etter han har sendt filmsnutten, ringer han TV 2s sentralbord. I samtale med vaktstjef gir han uttrykk for et høyreekstremistisk syn da han henviser til Anders Behring Breiviks manifest og 22. juli-aksjonen i Oslo. Han frembringer samtidig et budskap om at planene om å etablere et nytt asylmottak i Bodø-regionen må kanselleres. Dersom kravet ikke blir oppfylt, vil han vurdere å henrette gislene. På spørsmål fra vaktstjef om dette ikke er et vel drastisk tiltak, svarer han at handlingen rettferdiggjøres av alternativet som er mye verre, hva han omtaler som islamisering, infiltrering og overtakelse av Norge. Når denne hendelsen pågår, er det kun 330 skvadronen som har tilgjengelige helikoptre i området. Hovedredningsentralen i Bodø (HRS) får dermed forespørsel fra politimesteren om å benytte denne ressursen til å transportere politistyrker inn til området hvor hytten er lokalisert. Styrkene vil selv bevege seg taktisk det siste stykket.

I henhold til Bistandsinstruksen sorterer dette scenariet inn under *Administrativ bistand*. I dette ligger at Forsvaret bistår politiet med transport og annen administrativ støtte, herunder bistand i tilfeller der Forsvaret har en særskilt teknisk kapasitet eller kompetanse, som ikke involverer den militære bistandsenheten i den politimessige, operative oppgaveløsning. Beslutningsprosedyren for administrativ bistand er at politimester skal rette anmodning om bistand til Forsvarets operative hovedkvarter (FOH). FOH vil så raskt som mulig gjøre en vurdering av politimesterens forespørsel. Dersom saken haster, skal politiet på forhånd varsle aktuelle bistandsenhet. Politiet og Forsvaret kan dermed umiddelbart påbegynne planlegging og forberedelse av oppdraget uten å avvente formell beslutning om at bistand skal ytes. Dersom den administrative bistanden medfører fare for personell eller reiser politiske eller prinsipielle problemstillinger, skal politimesteren rette anmodning om bistand gjennom Politidirektoratet til Justisdepartementet. De vil eventuelt anmode Forsvarsdepartementet om nærmere angitt bistand, som så vil informere

Justisdepartementet om sin beslutning. Dersom bistand ytes, vil Forsvarsdepartementet gi nødvendige retningslinjer til Justisdepartementet og Forsvaret.

Når det gjelder bistand fra redningshelikoptre, vil Hovedredningsssentralen være sentral i beslutningen. Stein Solberg, som er redningsinspektør for HRS Sør-Norge, understreker at bruk av Sea King ikke må gå på bekostning av primæroppdraget. Han forteller at HRS har avslått forespørsel om administrativ bistand fra politiet fordi det ikke har vært forenlig med søk- og redningstjenesten (Solberg, 2012). Dette er nok en utbredt oppfatning i miljøet. Spørsmålet er nok ikke så gjennomtenkt utenfor miljøet og i politiske kretser.

2.3.3 Scenario 2 – Søk etter terrorister og skitne bomber

Frykten for at kjernevåpenteknologi spres til nye land og at terrororganisasjoner får tilgang til slik teknologi er stor. Denne faren ble vurdert inngående etter 9/11-angrepene da FN vedtok sikkerhetsresolusjon 1373 som omhandler trusler mot internasjonal fred og sikkerhet forårsaket av terrorhandlinger (UNSCR 1373, 2001). I 2004 fulgte UNSCR 1540 (2004) som behandlet ikke-spredning av masseødeleggelsesvåpen, og i 2005 undertegnet den norske regjeringen konvensjonen mot atomterrorisme. Statsminister Kjell Magne Bondevik uttalte den gang: ”Denne konvensjonen vil bidra til å øke beskyttelsen av kjernefysisk materiale som terrorgrupper søker å skaffe seg, og kan dermed bidra til en tryggere verden” (Regjeringen.no, 2005).

Radiologisk terror er en ondsinnet spredning av radioaktivitet, for eksempel ”skitne bomber”, angrep på kjernefysiske installasjoner eller utplassering av radioaktive kilder. En skitten bombe har ingen tradisjonell militær anvendelse og innebærer sprengladning og radioaktivt materiale (FFI-fakta, 2006). Terroren består i at radioaktive stoffer benyttes til eksponering og forurensning. Ofrene påføres stråledoser, og større områder kan måtte evakueres og dekontamineres i etterkant av aksjonene. Kostnadene kan bli betydelige. Kildene er små, og radiologisk terrorisme innebærer en snikende, ”usynlig” trussel fordi strålingen ikke kan sanses. Eksponeringen kan foregå enten eksternt fra stoffer i omgivelsene, eller internt ved at radioaktive stoffer tas inn i kroppen via mat, drikke eller respirasjon (Mærli, 2006).

Et av de mest kjente eksemplene på radiologisk forgiftning er tilfellet med Alexander Litvinenko. Han var en tidligere ansatt i den russiske sikkerhetstjenesten FSB som fikk politisk asyl i Storbritannia i 2000. Han var kjent som en sterk kritiker av Russlands president Vladimir Putin, og i 2006 ble han forgiftet med en dødelig dose radioaktivt materiale under et måltid med en tidligere KGB-agent. Et annet eksempel på konsekvensene av alvorlige stråledoser er ulykken i Goiânia i Brasil i 1985. I dette tilfellet ble en cesium-137-kilde etterlatt usikret i et nedlagt

radioterapiinstitutt. To personer som ikke kjente innholdet i enheten, demonterte den da de antok at det var mulig å tjene penger på skrapjernet. De brøt opp skjermingen rundt det radioaktive materialet med den følge at fire personer døde innen kort tid. I tillegg ble et høyt antall mennesker utsatt for alvorlige stråledoser, og store bo- og landområder måtte renses for radioaktivitet (Mærli, 2006). Radioaktivt materiale har en rekke samfunnsnyttige anvendelser innen eksempelvis industri og medisin. Det kan derimot komme på avveie gjennom tyveri, ulovlig handel eller smugling fra land der kontrollen er utilstrekkelig.

Dette scenariet sorterer under omfattende ikke-militær innsats og tar utgangspunkt i en gruppe terrorister med norsk statsborgerskap, men av utenlandsk opprinnelse, som har anskaffet radiologisk materiale og bygget en skitten bombe. Denne er utplassert på et ukjent sted i Oslo. Gruppen truer med å detonere bomben dersom regjeringen innen 48 timer ikke kommer med en offentlig uttalelse om at den umiddelbart vil trekke hjem det militære styrkebidraget fra Afghanistan. I forkant av denne trusselen har gruppen detonert en terrorbombe uten radiologisk materiale i sentrum av Oslo. Denne har ført til store materielle skader og lammelser av trafikken, men relativt få drepte og skadde. Bomben er plassert for å vise at terroristene mener alvor med trusselen om å detonere den skitne bomben. De ønsker også å signalisere at den skitne bomben vil gjøre mye større skade. Da Statens strålevern tidligere har benyttet 330 skvadronen i mobil kartlegging av radiologisk forurensning, får HRS forespørsel fra politiet om å bidra i søk etter den radiologiske kilden og terroristene.

Scenariet faller inn under *operativ bistand* i Bistandsinstruksen. Dette er bistand i forbindelse med ulykker, naturkatastrofer, samt uskadeliggjøring eller fjerning av eksplosiver mv. Forsvarets personell skal i slike tilfeller ikke benyttes til vakt- og sikringsoppdrag som innebærer kontakt med sivilbefolkningen. Beslutningsprosedyren for operativ bistand er lik den som gjelder for administrativ bistand i første scenario. Da oppdrag i denne kategorien nødvendigvis må medføre fare for personell, er det kun bistand som reiser politiske eller prinsipielle problemstillinger som må gå veien gjennom Politidirektoratet, Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet.

2.3.4 Scenario 3 – Innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform

USAs militære tilstedeværelse i Midtøsten er delvis begrunnet med at amerikanerne vil sikre stabil tilgang på arabisk olje til verdensmarkedet. Al-Qaida på sin side anser oljen i Golf-området som arabernes arvegods og krever at USA trekker seg ut av regionen. Al-Qaida og tilknyttede grupper har på 2000-tallet gjennomført flere aksjoner mot oljemål i Saudi-Arabia, Jemen og Irak. Et radikalt islamistisk nettsted begrunnet blant annet angrepene mot irakiske oljeinstallasjoner med at de stanser okkupasjonsmaktens ”oppsuging av Iraks rikdom” og

dessuten forhindrer ”eksport av olje til sionistiske lagre [som vil bruke den] til å bekjempe islam og muslimene” (Kjøk, 2004). Det vil slik sett ha stor symbolsk effekt om Al-Qaida greier å ramme oljetilførselen til USA og allierte land og få oljeprisen til å stige.

Norske oljeselskaper har ikke hatt noe stort engasjement i oljeutvinning i den arabiske verden. Vår synligste oljerelaterte aktivitet i denne regionen er de mange tankskipene som laster olje i Golfen. Radikale islamister har angrepet et fransk tankskip i dette området. Al-Qaida har gitt uttrykk for at det vil tvinge Vesten ut av Midtøsten, blant annet ved å undergrave USAs og de alliertes økonomi. Da Norge er verdens tredje største oljeeksportør, vil et effektivt sabotasjeanslag mot norsk oljevirkksomhet kunne få konsekvenser for oljeprisen og internasjonal økonomi. Det ble allerede tidlig på 70-tallet hevdet at Norge var mål for denne type terroraksjoner. Et avisoppslag i VG den 7. november 1973 fortalte at tre arabiske terrorister hadde kommet til Norge, mest sannsynlig for å utføre sabotasje mot oljeraffineriet på Slagen utenfor Tønsberg. Hensikten med aksjonen var å øke virkningen av oljeboikotten på 1970-tallet (Haavik, 7. november 1973). Kildegrunnlaget er for svakt til å kunne fastslå at historien er riktig, men den illustrerer en type situasjon som vil kunne inntreffe.

Den norske raffineringindustrien består i dag av raffineringene på Mongstad og Slagen. Produksjonen på Mongstad utenfor Bergen er omtrent det dobbelte av raffinering på Slagen, og den samlede kapasiteten er til sammen om lag 300 000 fat/dag. De to raffineringene kjøper råolje og selger produkter på verdensmarkedet, og det er derfor ikke nødvendigvis norskprodusert olje som inngår i raffineringprosessen. Mesteparten av produksjonen ved raffineringene eksporteres (Regjeringen.no, 2007).

Dette scenariet sorterer under omfattende ikke-militær innsats og tar utgangspunkt i at en gruppe radikale islamister med norsk statsborgerskap ønsker å angripe norsk oljeindustri. Gruppen har til hensikt å sende et budskap om at hevnaksjoner vil følge dersom norsk oljeindustri fortsetter å stjele arabisk olje i Midtøsten. Samtidig ønsker de å ramme Norges samarbeidsland rent økonomisk. Terrororganisasjonen har plassert personer blant mannskapet på en oljetanker som er underveis til Mongstad. Ute i Nordsjøen har de overtatt kontrollen over fartøyet og planlegger å sprengte dette når det ankommer raffinering. Kapteinen på fartøyet har klart å sende en MAYDAY-melding som Hovedredningssentralen i Stavanger har mottatt og videresendt til politiet. Politiet på sin side retter umiddelbart en forespørsel til HRS om å benytte Sea King redningshelikopter til å frakte kontra-terrorstyrker ut til fartøyet og samtidig fungere som plattform for skarpskyttere.

Dette scenariet sorterer under *Håndhevelsesbistand* i Bistandsinstruksen. Dette innebærer ettersøking og pågripelse av farlige personer når det er nødvendig for å avverge fare for liv og helse. Denne type bistand gjelder også når det er fare for eksempelvis anslag av omfattende og skadevoldende karakter rettet mot samfunnsinteresser. Instruksen beskriver at den militære innsatsen fortrinnsvis skal konsentreres om vakt hold, sikring og dekning, mens politiet bør ta seg av den aktive pågripelsen. Alle forespørsler om bistand i denne kategorien skal gå veien fra politimester, via Politidirektoratet og Justisdepartementet til Forsvarsdepartementet og til Forsvaret. Politiet skal også opplyse om det anses som nødvendig å bevæpne det militære personellet. I hastetilfeller skal politiet også forhåndsvarsle FOH.

2.4 Oppsummering

I dette kapittelet har jeg diskutert tre sentrale elementer knyttet til løsning av kontra-terroroppdrag. Først har jeg behandlet begrepet *terrorisme*. Det er ingen internasjonal enighet om hva terrorisme er. I denne oppgaven er Anders Romarheims definisjon lagt til grunn da denne fokuserer på ikke-statlige aktørers bruk av vold. Politisk motivert vold utført av denne type aktører står sentralt i PSTs trusselvurdering, omkring forhold som kan påvirke norsk sikkerhet og skade nasjonale interesser. Denne oppgaven omhandler bruk av redningshelikoptre mot nettopp slike trusler. Dernest har jeg redegjort for *redningstjenestens historie i Norge samt ytelsene til dagens og fremtidens redningshelikoptre*. Her ligger viktige føringer for i hvilken grad helikoptrene skal kunne brukes til kontra-terroroppdrag. I dette bildet hører det også hjemme at søk- og redningsoppdrag har høyeste prioritet for Sea King redningshelikoptrene. Redningstjeneste og ambulansoppdrag prioriteres foran for eksempel bistand til politiet. Bruk i kontra-terroroppdrag har altså lav prioritet.

Til slutt har jeg utarbeidet tre terrorscenarier som sorterer under henholdsvis *administrativ bistand*, *operativ bistand*, og *håndhevelsesbistand*. Alle scenariene omhandler terroraksjoner gjennomført av norske borgere og er av en slik art at politiet har primæransvar for hendelsene. Med dette har vi lagt grunnlaget for en mer inngående drøfting av oppgavens problemstilling.

3 Redningshelikoptre som operativ ressurs – muligheter og begrensninger

I forrige kapittel ble det redegjort for terrorbegrepet og sentrale aspekter ved redningstjenesten.

Det ble i tillegg utarbeidet tre trusselscenarier:

- Administrativ transport i forbindelse med gisselaksjon
- Søk etter terrorister og skitne bomber
- Innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform

Dette kapittelet vil drøfte muligheter og begrensninger ved bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag. Vi skal først drøfte *juridiske og politiske* muligheter og begrensninger, og deretter *kapasitetsmessige* muligheter og begrensninger.

3.1 Juridiske og politiske muligheter og begrensninger

Sea King redningshelikoptre bemannes av Luftforsvarets 330 skvadron, altså en militær avdeling. Bruken av disse reiser flere sentrale spørsmål som jeg skal behandle her. For det første, i hvilken utstrekning kan Forsvarets enheter brukes mot sivile generelt og *norske* sivile spesielt? Vi skal spesielt se på muligheter og begrensninger som følger av Grunnlovens bestemmelser, som er viktig i seg selv og fordi Grunnlovens bestemmelser er nært knyttet strømninger i politikk og offentlighet. For det andre, i hvilken grad kan 330 skvadronens redningshelikoptre bistå politiet? For det tredje, spørsmålet om hvorvidt terror er ”krig” eller ”kriminalitet”. For det fjerde, samvirket mellom forsvar og politi i håndteringen av terror. For det femte, konsekvensene av å anskaffe flerbruksplattform: Vil resultatet bli halvgodt på alle felter? Vil kontra-terroroppdraget gå på bekostning av redningsberedskapen? Trenger vi egne helikoptre for kontra-terror?

3.1.1 Bruk av Forsvarets enheter mot sivile

330 skvadronens motto, ”*Vi redder liv*”, assosierer bruken av redningshelikoptre med beskyttelse av sivilbefolkningen. Deres primæroppdrag er søk og redning, mens sekundæroppdraget er luftambulanseoppgaver. I det tredje oppdragsområdet, *annen flerbruk*, åpnes det opp for å benytte ressursen *mot* terrorister. Forstudie for ny redningshelikopterkapasitet del 2 (2010, s. 40) beskriver at dagens redningshelikoptre kan benyttes til spesialoppdrag ved bistand til politiet, og at denne praksisen skal videreføres med nye redningshelikoptre i fremtiden. I en demokratisk rettstat som Norge er imidlertid bruk av militære styrker mot norske statsborgere svært problematisk. Espenes (2010) adresserer dette temaet i boken ”Strategisk ledelse i krise og krig”. Han beskriver at allerede under utarbeidelse av Grunnloven i 1814 var borgernes rettsvern og

statsmaktens tilgang til bruk av militære styrker en del av rettssikkerhetsprinsippene. I Grunnlovens § 99 annet ledd slås det fast at:

Regjeringen er ikke berettiget til militær Magts Anvendelse mod Statens Medlemmer, uden efter de i Lovgivningen bestemte Former, medmindre nogen Forsamling maatte forstyrre den offentlige Rolighed og den ikke øieblikkelig adskilles, efterat de Artikler i Landsloven, som angaa Oprør, ere den tredje Gange lydelig forelæste af den civile Øvrighed (Grunnloven, 1814).

Grunnloven forbyr altså regjeringen å benytte militær makt mot norske borgere, men forbudet har to unntak. Militær makt kan nyttas *enten* om det er særskilte hjemler i lovgivningen *eller* om det foreligger forstyrrelse av "den offentlige Rolighed". Her vil det være gråsoner og ulike fortolkninger av lovverket.

Det er ikke mulig å diskutere Grunnlovens § 99 uten å berøre Menstadslaget og Alta-saken. De to sakene har stått svært sentralt i diskusjonen rundt paragrafen, og har også bidratt til en restriktiv tolkning av det juridiske grunnlaget for bruk av militærmakt mot norske borgere.

Forsvaret besitter kapasiteter, ressurser og kompetanse som andre samfunnsinstitusjoner ikke har. Det er dermed naturlig at ulike beredskapssetater ønsker å dra veksler på disse i tilfeller der det skorter på egne ressurser. Et av de viktigste historiske eksemplene på dette er det såkalte *Menstadslaget* som fant sted ved Norsk Hydro og Union & Cos anlegg ved Menstad i Skien i 1931 (Kjeldstadli, 1994, s. 185). Dette var et sammenstøt mellom demonstrerende arbeidere og politi. Under en av bataljene ble tre politifolk alvorlig skadet. Regjeringen og forsvarsminister Vidkun Quisling besluttet da å sende et gardekompani og fire av Marinens fartøy til Skienvassdraget for å opprettholde ro og orden. Styrkene ble ikke satt inn som direkte maktmiddel i konflikten, men ble benyttet til væpnet vakthold og sikring av lagerlokaler (Agøy, 1994, s. 384–387). Saken har gjennom årene skapt mye samfunnsdebatt rundt Grunnlovens § 99 og bruk av militærmakt.

I forbindelse med *Alta-saken* mellom 1979–1981 ble Grunnlovens § 99 på ny satt under lupen (Duvsete, 2004, s. 362–366; Hjorthol, 2006, s. 95–99). Stortingets vedtak i 1979 om å bygge ut Alta-Kautokeinovassdraget medførte at Alta-dalen med beiteområder, samt plante- og dyreliv ville bli oversvømmet. Saken er i ettertid blitt betegnet som Norges største miljøskandale. Rundt 600 demonstranter lenket seg fast for å hindre utbygging. Regjeringen vedtok å fjerne aksjonistene, og på bakgrunn av dette beordret Justisdepartementet mer enn 600 polititjenestemenn til Finnmark. Forsvaret ble bedt om å skaffe transport og forlegning til

tjenestemennene. Forsvarsminister Thorvald Stoltenberg ønsket imidlertid ikke å benytte Forsvaret mot demonstrantene, og statsminister Odvar Nordli hadde presisert i sin nyttårstale at Forsvarets oppgave var å beskytte mot *ytre* trusler. Justisdepartementet rettet dermed fokus mot 330 skvadronen. Justisministeren mente å ha full råderett over skvadronens redningshelikoptre da disse var anskaffet over Justisdepartementets budsjett. Via Hovedredningsentralen i Bodø ble det planlagt å pålegge skvadronen å stille med opp til tre helikoptre for å frakte polititjenestemennene til og fra aksjonistenes leir. Da sjef for 330 skvadronen, major Jens Holter, fikk høre om dette, varslet han sjef for Bodø hovedflystasjon, oberst Olav Aamoth, om at han av samvittighetshensyn ikke kunne etterkomme et slikt oppdrag. Holters syn var at han som offiser hadde til oppgave å forsvare landet mot fiender utenfra, ikke å delta i politiaksjoner mot norske borgere. Dersom helikoptrene skulle brukes, måtte det skje uten besetning fra Luftforsvaret. Med dette som begrunnelse leverte Holter søknad om avskjed fra stillingen som flyger og skvadronssjef. Han fikk støtte fra Generalinspektør for Luftforsvaret, Ingar T. Narvhus, som påpekte at det ville være uheldig om Forsvarets personell ble benyttet til politioppdrag. Etter noen timer med intens debatt vedtok Forsvarsdepartementet at 330 skvadronens helikoptre ikke skulle utføre transportoppdrag i forbindelse med Alta-aksjonen. I følge generalmajor (p) Olav Aamoth (2012) gjorde dette at Holter valgte å trekke sin avskjedssøknad.

Alta-saken førte til en debatt der Forsvarsdepartementet, med bistand av professor Carsten Smith, og Justisdepartementet, med bistand av professor Carl August Fleischer, var svært uenige i tolkningen av Grunnlovens § 99. Professor Smith mente at Grunnloven omfatter enhver militær deltakelse i maktbruk overfor norske borgere. Dette gjelder også bruk av militært materiell i politiaksjoner som medfører maktanvendelse. Professor Carl August Fleischer på sin side mente at enkeltstående militære mannskaper kan avgis til politiets ledelse og disponeres under politiets aksjoner (Heieraas, 2010, s. 102–103).

Fleischer argumenterte med at § 99 annet ledd har rot i maktforhold som ikke lenger eksisterer. Da Grunnloven ble skrevet i 1814, var de militære styrkene undergitt Kongens personlige beslutningsmyndighet. Kongen har etter § 3 utøvende makt og etter § 25 høyeste kommandomyndighet over de militære styrkene. Det var en utbredt redsel for at Kongens personlige myndighet kunne misbrukes for å underbygge egne interesser. Stortinget så dermed behov for å begrense Kongens rett til bruk av væpnet makt mot sivilbefolkningen. Når § 99 slår fast at Kongen ikke kan anvende militærmakten uten i samsvar med lovgivningens bestemmelser, gjenspeiler dette motsetningen den gang mellom personlig kongemakt og

Stortinget. Da denne motsetningen ikke lenger eksisterer, mente Fleischer at det er unaturlig å gjøre en streng fortolkning av § 99 (Fleischer, 1981, s. 163).

Når det gjelder hvilke situasjoner og tiltak som omfattes av paragrafen, tar han utgangspunkt i følgende ordlyd: ”militær Magts Anvendelse mod Statens Medlemmer”. Bruken av ordet *Magt* samt uttrykksmåte og tankegang i *Anvendelse mod* viser i følge Fleischer at det er den direkte, fysiske bruken av makt bestemmelsen primært er myntet på. Han pekte videre på at ikke all deltakelse fra militært personell er omfattet; det må som et minstekrav utøves vold. Så lenge det er politiet og ikke militære styrker som gjennomfører en aksjon mot sivile, eksempelvis for å hindre lovbrudd, er det ikke anvendelse av militær makt mot befolkningen. At politiet disponerer materielle ressurser som ellers brukes av Forsvaret, endrer ikke dette forholdet. Fleischer tar likevel forbehold for våpen som er typisk militære. Dersom eksempelvis en stridsvogn med kanon benyttes mot en folkemengde, kan det tenkes å være maktbruk som omfattes av § 99 annet ledd, selv om det er en polititjenestemann som kjører inn i en folkemengde eller avfyrer skudd. Videre mener Fleischer at problemet er politiets mangel på ressurser, ikke bruk av militærmakt mot sivilbefolkningen. Når det gjelder spørsmålet om bistand med menneskelige ressurser, mener han at § 99 annet ledd ikke gjelder når det dreier seg om utlån av enkeltstående mannskap til støtte for politiet, i motsetning til en militær avdeling som skal opptre i den ordinære organisasjonsmessige sammenheng (Fleischer, 1981, s. 67–74). Fleischer fremholdt også at anvendelsen av militær makt ”i rettens tjeneste” innebærer at militærmakten underordnes sivile myndigheter (Fleischer, 1981, s. 84–85).

I forbindelse med Alta-aksjonen skrev professor Carsten Smith en utredning til forsvarsministeren om de rettslige grensene for bruk av militære maktmidler overfor norske borgere. Her poengterte han at Grunnlovens regler skal verne om menneskerettigheter. Et viktig trekk ved vår samfunnsform er skillet mellom politiets og Forsvarets funksjon. Det norske forsvaret er bygget opp til beskyttelse av norske borgere. Formålet med Forsvarets maktmidler er å verne mot angrep fra fremmede makter, ikke å bli brukt mot landets egne borgere. Når det må benyttes tvangsmidler overfor *norske* borgere for å gjennomføre statsmyndighetenes vedtak, er dette politiets oppgave (Smith, 1984, s. 454).

Smith hevdet at i Grunnlovens forstand er all bruk av militært *personell* å anse som militær maktanvendelse. Det har ingen betydning om de militære avdelingene er ubevæpnet, da soldatene i seg selv representerer en makt. Man står likevel overfor et grensetilfelle når det er snakk om bruk av enkeltpersoner som eksempelvis militære rådgivere ved en politiaksjon. Etter hans oppfatning må likevel militær ekspertise ses på som militærmakt da det er viktig å holde

klare linjer. Det er videre likegyldig om personellet står under Forsvarets eller politiets kommando. Det vil uansett være den militære makten som kommer til anvendelse. Når det kommer til spørsmålet om hvorvidt bruk av Forsvarets *materiell* faller inn under Grunnlovens forbudsregel, er Smith klar på at bruk av Forsvarets våpen er å anse som militær maktanvendelse, også transportmidler. Uansett ville det trenges lovhjemmel dersom Forsvaret skulle bistå politiet i større utstrekning (Smith, 1984, s. 454–457).

Grunnlovens § 99 annet ledd er like aktuell i dag som i forbindelse med Alta-aksjonen. Heieraas (2010, s. 103) påpeker at Bistandsinstruksen av 2003 heller ikke bidro til noen endelig avklaring. Professor Carsten Smith skrev i august 2004:

Grunnloven stiller opp et forbud mot “militær Magts Anvendelse”, uten noen begrensning med hensyn til materiell eller personell. Når det er behov for tvangsmidler overfor norske borgere for å gjennomføre statsmyndigheters vedtak, er dette politiets oppgave. Jeg mener dette innebærer at militært utstyr eller personell overhodet ikke skal kunne brukes mot norske borgere (Politiets Fellesforbund, 2004).

Forfatterne av Norsk forsvarshistorie bind 5 hevder at Smiths syn ikke er representativt for den herskende oppfatning på sentralt hold: ”Alta-saken bidro ikke til å bremse den *generelle* utviklingen i retning av økt militær støtte til løsingen av sivile samfunnsoppgaver generelt og til politiet spesielt” (Børresen, Gjeseth, & Tamnes, 2004, s. 247). Førsteamanuensis Jon Petter Rui ved Det juridiske fakultet ved Universitetet i Tromsø støtter denne oppfatningen. Han poengterer at heimevernsloven § 13 annet ledd åpner for å benytte heimevernsoldater til tjeneste ”som tar sikte på å avverge eller begrense anslag av omfattende eller annen årsak særlig skadevoldende karakter”. Rui mener det ligger i sakens natur at Forsvarets personell må kunne benytte makt mot sivilbefolkning for å kunne gjennomføre vakthold og sikring. Han fremhever også at de lovlig kan utøve makt med hjemmel i straffelovens § 48, altså nødvergeparagrafen (Rui, 2011).

Det er i dag antakelig betydelig rom for å bruk militære maktmidler, men samtidig vanskelig å vite hvor grensen går i praksis. Den *aktuelle* diskusjonen handler mest om behovet for en eksplisitt lovhjemmel, ikke så mye om grensene for maktutøvelse. I innstillingen til Stortinget fra Den særskilte komité i forbindelse med angrepene den 22. juli fremholdt Ine M. Eriksen Søreide (H) at det er viktig at Grunnlovens rammer for bruk av Forsvaret i fredstid diskuteres prinsipielt. Anders B. Werp (H) fremholdt at Høyre ønsker at regjeringen skal fremme forslag til lovvedtak om fastsettelse av grensene for bruk av militær makt overfor sivile borgere i fredstid for å skape

forutsigbarhet og gjøre det lettere å planlegge for både politi og forsvar i en beredskapssammenheng (Stortinget, 2011a).

3.1.2 Redningshelikoptre og bistand til politiet

I hvilken grad kan så 330 skvadronens redningshelikoptre bistå politiet? Dette er en ressurs som er noe spesiell da ansvarsforhold og myndighet er delt mellom tre departementer.

Justisdepartementet er ansvarlig for redningstjenesten, med ansvar for budsjett og for anskaffelse av nytt materiell. Forsvarsdepartementet drifter helikoptrene og står ansvarlig for operasjon, vedlikehold og logistikk. I luftambulanserollen er Helse- og omsorgsdepartementet ansvarlig for legebemanning og medisinsk utstyr. Luftambulansetjeneste var ikke en oppgave redningshelikoptrene opprinnelig var tiltenkt, men er i ettertid blitt etablert som en fast praksis. Når helikopter og besetning er på beredskap, er de operativt underlagt Hovedredningssentralen som foretar utkall til oppdrag. Det er også Hovedredningssentralen som har taktisk kontroll og myndighet med koordinering av redningshelikopterressursene på beredskap (Prop. 146 S (2010–2011)). Dette betyr at materiellet som opereres av 330 skvadronen, er sivilt og underlagt Justis- og beredskapsdepartementet, mens personellet er militært og underlagt Forsvarsdepartementet, og legen som følger maskinen er sivil og underlagt Helse- og omsorgsdepartementet.

Diskusjonen rundt forbudet i Grunnlovens § 99 kan således begrenses til å omhandle militært personell og ikke materiell.

For å unngå at diskusjonen rundt bruk av redningshelikopter i kontra-terroroperasjoner blir for generell og generisk ble det innledningsvis i denne oppgaven utarbeidet tre trusselscenarier, nemlig *administrativ transport i forbindelse med gisselaksjon, søk etter terrorister og skitne bomber* samt *innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform*. Scenariene faller inn under Bistandsinstruksens kategorier om henholdsvis administrativ bistand, operativ bistand og håndhevelsesbistand.

Med utgangspunkt i Smiths syn på Grunnlovens § 99 annet ledd vil alle de tre scenariene favnes av forbudsregelen. Redningshelikopteret opereres av Forsvarets personell, og all bruk av militært personell er å anse som militær maktanvendelse, ubevæpnet eller ikke. Fleischer mener forbudsregelen bare gjelder når militært personell deltar direkte i anvendelsen av vold mot befolkningen. I det første scenariet vil helikopteret kun benyttes til å transportere politistyrker inn til en viss avstand fra hytten som terroristen har forskanset seg i. Politiet vil bevege seg til fots det siste stykket. I det andre scenariet vil ressursen fly over Oslo og operere i et søkemønster. De vil samtidig kunne medbringe liaison fra politiet som kan kommunisere med styrker på bakken og rapportere om funn av radiologiske kilder og eventuelt mistenkelig

personell. Bruken av redningshelikopter til administrativ transport, samt søk etter terrorister og skitne bomber er altså av en slik art at besetningen verken deltar i utøvelse av vold eller er i direkte kontakt med sivilbefolkning. I begge disse scenariene er det videre politiet og ikke militære styrker som vil gjennomføre en pågrepelse av kriminelle. Med bakgrunn i Fleischers syn vil det dermed kunne hevdes at de to første scenariene faller utenfor forbudsregelen og således er juridisk akseptable å gjennomføre. Når det gjelder det tredje scenariet, som omhandler innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform, vil det også ut fra Fleischers syn kunne være juridiske betenkeligheter med bruk av redningshelikopter. I denne situasjonen kan oppdraget sies å være todelt. I følge major Ståle Schirmer-Mikalsen (2012), som arbeider i anskaffelsesprosjektet for nye redningshelikoptre og har bakgrunn som sjef for 330 skvadronens avdeling på Ørland, vil første del innebære taktisk flygning for å forsøke å komme ubemerket inn på fartøyet. Til forskjell fra transportoppdraget i første scenario er maskin og besetning i dette tilfellet sårbare overfor beskytning fra terroristene. Styrken må derfor settes av raskest mulig. Den andre delen av oppdraget innebærer at helikopteret kretser utenfor fartøyet med en skarpskytter sittende i beredskap for å avfyre skudd mot en trussel. I dette tilfellet vil det kunne tolkes dit hen at den militære besetningen direkte bidrar til utøvelse av vold og at handlingen dermed blir omfattet av forbudsparagrafen.

3.1.3 Terror – ”krig” eller ”kriminalitet”?

Jeg har tidligere omtalt de situasjoner der det er sannsynlig at Forsvaret vil få primæransvaret i forbindelse med håndteringen av en krise. Foruten militære angrep fra en annen stat dreier det seg om situasjoner som har et *stort omfang* eller forutsetter en spesielt *rask reaksjon*. Dette kan også gjelde terroranslag – fra en annen stat eller som er av en slik karakter at ansvaret må gis til Forsvaret. I denne oppgaven har jeg som nevnt tatt som utgangspunkt en definisjon av terrorisme som en ikke-statlig aktørs gjerning. Trusselscenariene er også av en slik karakter at det nokså umiddelbart vil fremgå at det ikke er Forsvaret som ”eier” krisen. Svært forenklet kan man si at det mer handler om ”kriminalitet” enn ”krig”. I praksis er imidlertid grensesnittene vanskelige, og det kan derfor være fruktbart å gi et innblikk i tenkningen om disse spørsmålene.

På midten av 2000-tallet oppsto en intens diskusjon om hvorvidt Heimevernet skulle kunne spille en aktiv rolle i håndteringen av kontra-terroroppgaver. Generalinspektøren for Heimevernet, Bernt I.F. Brovold, presiserte at de politiske rammene for omstillingen av Heimevernet ble gitt i forsvarsministerens føringer til Militærfaglig utredning 03. Der ble det beskrevet at HVs oppgaver blant annet skulle være å ”bidra til å forebygge og bekjempe terrorisme og andre asymmetriske trusler, samt å beskytte vitale samfunnsfunksjoner, skal prioriteres” (Brovold,

2005). Vi må se HVs syn og ambisjoner på denne tiden som en søken etter nye oppgaver og også ”krig-mot-terror”-mentaliteten som hadde stort nedslagsfelt etter 9/11. HVs ambisjoner skapte stor uro i spesielt politiet. I Politiforum i 2004 rettet ansvarlig redaktør Ole Martin Mortvedt et kritisk blikk mot Heimevernet:

Snart 20 år etter opprettelsen av Forsvarets Spesialkommando, har Forsvaret ennå ikke bistått politiet i skarpe oppdrag. Og nå vil Stortinget ruste opp en enda større del av Forsvaret til å bistå politiet. Det er grunn til å spørre om det er fornuftig bruk av offentlige midler (Politiforum 2004 s. 4).

Kommentaren var skrevet i en utgave med hovedtittelen ”*Kamp om terror*”, som satte argusøyne på ressurskampen mellom Forsvar og politi. Mortvedt mente at politiet ikke ville etterspørre den type støtte som Heimevernet trente på. I den senere tid har forsvarsledelsen presisert at HV i denne sammenheng skal begrense seg til anti-terror i form av vakthold og sikring.

Hos politiet blir terrorisme nokså unntaksløst ansett som kriminalitet og som en politioppgave. Assisterende politidirektør Odd B. Malme uttalte til Politiforum: ”Og når det gjelder terroranslag på norsk jord vil det omfattes av straffeloven og er derav en oppgave for politi og påtalemyndighet” (Politiets Fellesforbund, 2004, s. 22). Samtidig vil mange tenke pragmatisk, som leder av Befalets Fellesorganisasjon (BFO), Didrik Coucheron:

For meg er det åpenbart at terror i mange tilfeller er kriminalitet. Da er det også politiets klare oppgave, så må samfunnet for øvrig stille seg til disposisjon. Men jeg mener at terror i enkelte tilfeller kan være begge deler, og det er da grensesnittproblematikken oppstår. Derfor må sentrale aktører bestrebe seg på å avklare dette (Politiets Fellesforbund, 2004, s. 25).

Sjef for Politiets beredskapstropp (BT), Anders Snortheimsmoen, har også en pragmatisk tilnærming til spørsmålet:

Dersom guttungen min eller din hadde trengt hjelp i en setting der politiet hadde hatt ansvaret, på Utøya for eksempel, så er det jo klart vi ville at alle mulige ressurser skulle blitt satt inn! At en Sea King bare kunne ha flydd ut på Utøya og droppet folk fra troppen slik at de kunne normalisert situasjonen med en gang! (Snortheimsmoen, 2012).

Når det gjelder den juridiske tolkningen av Grunnlovens § 99 i relasjon til terrorisme, har professorene Smith og Fleischer også her ulike syn. Smith erkjenner at effektivitet er svært viktig

i en vanskelig situasjon der politiets egne ressurser ikke strekker til, for eksempel hvis det opptrer en terroristgruppe. Antakeligvis vil ingen komme med innsigelser dersom det i en slik situasjon benyttes soldater selv om den rettslige hjemmel skulle være svak. Han mener likevel at myndighetene, uavhengig av en krisesituasjon, bør utvirke nødvendig lovhjemmel for derigjennom å trekke opp klare linjer for slike situasjoner. Hans sentrale poeng er at *Stortinget* skal formulere de retningslinjer og rammer som skal gjelde for regjeringens adferd. I dette ligger også at han anser *Bistandsinstruksen* som utilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for militær innsats i kontra-terroroppdrag (Smith, 1984, s. 471).

Fleischer på sin side hevder at dersom politiet skulle stå overfor et terroristangrep, er det åpenbart at bruk av militære midler for å bistå politiet ikke kan hindres av § 99. Han mener for det første at terrorvirksomheten i seg selv er et angrep av militær karakter. Det er terroristene som er den aktive part, og det er de som innleder et væpnet angrep som er av en slik art at samfunnet må forsvare seg med militære maktmidler. Dermed setter de seg utenfor den beskyttelse av *Statens Medlemmer* mot militær maktbruk som følger av § 99 annet ledd. Fleischer hevder for det andre at en terroristaksjon representerer en så alvorlig situasjon at samfunnet i nødverge må kunne benytte de midler som er mest effektive. Dette innebærer også bruk av en militær avdeling, når den på grunn av ressurser eller kompetanse anses for å være det mest effektive middel for å berge de liv som er truet av terroristene (Fleischer, 1981, s. 146).

Vi kan oppsummere med at det er ulike syn på i hvilken utstrekning militært personell kan brukes i kontra-terroroppdrag. Professor Smith betoner begrensningene og nødvendigheten av lovhjemmel, mens Fleischer betoner mulighetsrommet. I politiet er man gjennomgående tilbakeholdne overfor tanken om å trekke på Forsvarets ressurser i forbindelse med offensive oppdrag, men dette kombineres gjennomgående med pragmatisme – en erkjennelse av at, når nødvendig, må samfunnet bruke alle de ressurser det råder over.

3.1.4 Samvirke mellom politi og forsvar

Hvilke *former* for samvirke kan det så være mellom politiet og Forsvaret i situasjoner der militært personell bistår politiet? Bistandsinstruksen § 5 fjerde ledd sier: ”Politiets og militære enheter skal ikke inkorporeres i hverandre under politiooperasjoner. Skal politienhet og militær enhet settes inn mot samme objekt, skal enhetene gis samordnede, men klart adskilte oppdrag og løse disse under sine sjefer direkte underlagt politiets operasjonsleder” (Bistandsinstruksen, 2003). Et slikt adskilt oppdrag kan eksempelvis være at Forsvaret holder vakt rundt et objekt, mens politiet går inn i objektet og pågriper en mistenkt person. I praksis vil det imidlertid være mulighet for en tettere oppdragsløsning enn dette. Sjef for Operasjonsseksjonen i

Forsvarsstabens spesialoperasjonsavdeling, oberstløytnant Frode Kristoffersen, forteller at Forsvarets spesialkommando (FSK) og Politiets beredskapstropp samtrener på taktisk nivå (Kristoffersen, 2012). Snortheimsmoen bekrefter dette og forteller videre at denne treningen er så god at de kan gå inn i samme objekt, men med adskilte oppgaver.

Vi har ikke noe problem med å legge frem en plan for politimesteren og si at (...) vi går inn samme dør, så går den ene gjengen opp og den andre gjengen ned. Og dersom vi må gå igjennom hverandres områder, så er ikke det noe problem (Snortheimsmoen, 2012).

I scenariene som omhandler administrativ transport samt søk etter terrorister og skitne bomber, er bestemmelsen om inkorporering klart ivaretatt da oppdragsløsningen til politiet og Forsvaret er adskilt i henholdsvis tid og rom. I det første tilfellet løser politiet sitt oppdrag etter å ha forlatt maskinen, og i det andre tilfellet løser politiet sitt oppdrag på bakken mens maskinen løser sitt oppdrag i luften. I det tredje scenariet er skillet mindre tydelig og dermed mer problematisk i forhold til Bistandsinstruksen. I et tilfelle der politiet benytter redningshelikopteret som skarpskytterplattform, kan det bli ansett som om politiets og Forsvarets personell løser samme oppdrag. Snortheimsmoen er enig i at det kan gjøres en slik betraktning (Snortheimsmoen, 2012). Det er likevel BT som primært skal løse oppdraget (Bistandsinstruksen, 2003). Sjefen for BT understreker at selv om FSK kan støtte politiet, er det de samme helikopterressursene som benyttes: ”Vi dobler ikke antall helikopter selv om vi dobler antall hoder!” (Snortheimsmoen, 2012).

Ser vi så i dag en økt bruk av Forsvarets ressurser? 22. juli hendelsen i 2011 viste at det ble bruk for ikke bare Heimevernet og FSK, men også HMK Garden, 720 skvadronen og 330 skvadronen med Bell og Sea King. Terroristaksjonen satte også søkelyset på svakheter ved norsk kriseberedskap. Sjef for politiets beredskapstropp, Anders Snortheimsmoen opplyser at avdelingen består av omtrent 70 personer (Haugen, 2011a): ”dette er snaut om det er et stort scenario, og hvis det blir to scenarier [må] FSK [benyttes]”. Han forteller at det i forbindelse med 22. juli-aksjonen ble anmodet om beredskap hos FSK fordi situasjonen var veldig uklar: ”Det kunne være alt, fra veldig mye mer til ingenting. Robustheten til to enheter er ganske bra i forhold til én” (Snortheimsmoen, 2012).

I et lite land som Norge er det særlig påkrevet å tenke samfunnsøkonomisk og utnytte tilgjengelige ressurser på en best mulig måte. Debatten etter Utøya-tragedien har satt fokus på flere mulige tiltak for å bedre beredskapen mot denne type hendelser. Et eksempel er å gjøre de

nye redningshelikoptrene skuddsikre slik at de raskt kan transportere væpnet politi inn i en skarp situasjon. Statsminister Jens Stoltenberg skal også i interne møter ha gitt beskjed om at Forsvaret må ta et langt større ansvar for samfunnssikkerhet enn det som gjøres i dag (Johnsen et al., 2011). Dette tyder på at en brutal inngripen i samfunnet, slik 9/11 var for USA og 22. juli var for Norge, kan påvirke holdningen til bruk av militært personell i en bistandsrolle. Det er således mange gode argumenter for å benytte redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag.

Men mange er også motstandere av dette. Det reflekterer det norske samfunnets sivile tradisjon, konstitusjonelle og politiske beskrankninger, revirkamp mellom sektorene og en bekymring for at bruken av 330 skvadronen i kontra-terroroppdrag vil gå på bekostning av søk- og redningsoppdragene. At Norge er blant verdens rikeste land, kan bidra til at spørsmålet ikke blir satt på spissen. Norske myndigheter kan komme til å si, ”ja takk, begge deler” – litt mer ressurser til alle som deltar i kampen mot terrorisme.

3.1.5 Et flerbrukshelikopter?

Tanken om at Norge trenger et flerbrukshelikopter for flere oppgaver bærer i seg både muligheter og utfordringer. Justisminister Knut Storberget fremholdt i 2011 at flerbruk er riktig både ut fra et økonomisk og taktisk perspektiv også i fremtiden. Han hevdet samtidig at dette ikke skal forringe utførelsen av primæroppdraget: ”For at dette ikke skal gå ut over redningsberedskapen, har man kommet fram til at beskyttelsesutstyret skal være ettermonterbart og dermed ikke påvirke helikoptrenes rekkevidde og kapasitet i redningssammenheng” (Justiskomiteen, 2011). Andre er mer kritiske. I april 2011 uttrykte medlem av justiskomiteen, Morten Ørsal Johansen (FrP), en skepsis mot utstrakt flerbruk. Nye helikoptre må anskaffes med det hovedformål å være redningshelikoptre, og ikke inngå i et samarbeid med andre etater:

Det er klart at det kan være økonomisk fordelaktig at vi har en tjeneste som kan samordnes, men det vil også skape en del utfordringer, som gjør at vi kanskje får en redningstjeneste som mangler tillit. (...) Vi frykter også at redningshelikoptre som blir utstyrt for å kunne delta i antiterroroppdrag, vil kunne bli beredskapsmessig svekket, både når det gjelder kapasitet, og når det gjelder distanse som disse helikoptrene kan nyttes på (Justiskomiteen, 2011).

330 skvadronen ønsker ikke det maritime kontra-terroroppdraget da det går på bekostning av primæroppdraget. Schirmer-Mikalsen forklarer at det blant annet går med flere uker til spesifikk trening, samt at det gir ekstra belastning på mannskapet som dedikeres til oppdraget (Schirmer-Mikalsen, 2012). Også yrkesgrupper som har sitt virke til havs, og som er avhengig av den

sikkerheten redningshelikoptre gir, er kritiske til flerbruk av ressursen. Forstudie for ny redningshelikopterkapasitet del 2 oppgir at minimumskravet til nye helikoptre er at de skal kunne bistå 20 nødstedte 150 nm ut fra grunnlinjen (2010, s. 37). Fostervollutvalget fra 1997 anbefalte på sin side at kravet burde være at det skulle kunne fly minimum 300 nm, stå 30 minutter i hover og deretter returnere til land uten etterfylling av drivstoff (NOU 1997:3, 1997, s. 57). Nestleder i Sjømannsforbundet, Johnny Hansen, har uttalt om minimumskravet: ”De nye kravspesifikasjonene misliker vi sterkt. (...) Dette er ikke dimensjonene til en troverdig framtidig redningstjeneste. Ikke minst med tanke på nye seilingsleder og økt aktivitet i nord.” HMS-fagsjef, Ketil Karlsen i Industri Energi er enig med Hansen: ”Regjeringen begår et stort svik mot offshorearbeidere, fiskere og sjøfolk. Det er åpenbart at regjeringen ikke bryr seg om dem som har sitt virke langs kysten. Nå er tilliten og respekten fullstendig borte” (Dalløkken & Helgesen, 2010).

Ståle Schirmer-Mikalsen fra helikopterprosjektet forklarer at Fostervollutvalgets anbefalinger i utgangspunktet var gode, men måtte justeres. Dette gjaldt spesielt rekkevidde, da Helikopterfaglig forum satte som krav å kunne unnsette 25 nødstedte. Dette tallet er nå nedjustert til 20. Han presiserer at utvalgets krav var 300 nm fra *base*, mens dagens krav er 150 nm fra *grunnlinjen*. Sistnevnte krav tilsvarer faktisk nesten 300 nm fra Bodø, eventuelt Banak, ut til det ansvarsområdet som er lengst unna samtlige baser. Dette området ligger lengst ut nordvest av Tromsø. Schirmer-Mikalsen opplyser at kravene til Fostervollutvalget ville ha ekskludert i alle fall to av dagens kandidater. Han poengterer at dagens krav er 20 personer, 150 nm fra grunnlinjen, innen to timer, og deretter retur til sikkert sted på land. Sikkert sted på land er en landingsplass der drivstoff kan etterfylles. Dette er krav som fortsatt er veldig ambisiøse, men de skal ikke være ekskluderende for noen av kandidatene. Slik det ser ut per i dag, er det kun AW 101 Merlin som rekker ut til det mest avsidesliggende ansvarsområdet uten ekstra drivstofftanker. For dette spesielle området blir det i kravet gitt 30 minutter ekstra, noe som for de andre kandidatene tillater etterfylling av drivstoff på Andøya på tur ut. Schirmer-Mikalsen forteller at 330 skvadronen hele tiden har protestert mot rekkevidde og kapasitetskravet, og mener dette ikke bør være dimensjonerende. Statistisk sett er nemlig under én prosent av oppdragene utenfor 200 nm fra base, og da berører de som regel kun én person. Problemet for skvadronen er at helikopter med veldig god lastekapasitet og rekkevidde, det vil si store helikopter, egner seg dårligere til majoriteten av faktiske oppdrag. Dette er oppdrag som eksempelvis innebærer flyving og landing i tettbygde strøk, på smale veier, på sykehus, samt hovring over små båter der down-wash fra rotor utgjør en utfordring (Schirmer-Mikalsen, 2012).

Tidligere medlem av Justisdepartementets Helikopterfaglig forum, Per Gram, hevder at Forsvaret er den drivende kraften bak kravet om å inkludere kontra-terroroppdrag. ”Forsvaret har fått det som det vil. Her legges det opp til å anskaffe et antiterrorhelikopter med mulighet for også å drive redningstjeneste” (Dalløkken & Helgesen, 2010). Ståle Schirmer-Mikalsen hevder dette er å snu diskusjonen på hodet med tanke på at Justisdepartementet er ansvarlig for både kontra-terror samt søk- og redningstjeneste. ”Det er ulike avdelinger som er ansvarlige for de to fagområdene, men likevel bør avgjørelser knyttet til denne diskusjonen tas internt i Justisdepartementet” (Schirmer-Mikalsen, 2012). En annen kritikk mot bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag er at trusselen mot helikoptrene kan øke. Stortingsrepresentant Hallgeir H. Langeland (SV) mener at rolleblanding er farlig fordi terrorister ikke vil se forskjell på et redningshelikopter og en maskin brukt i terrorberedskapen (Helgesen, 2011a)”. Dette argumentet er likevel bare delvis gyldig da terroristers filosofi nettopp er ”bruk av vold – eller trusler om vold – mot sivile eller ikke-stridende med den hensikt å spre frykt” (Schmid, 2011, s. 146).

Et annet argument mot bruk av redningshelikopter i kontra-terroroppdrag er at det er i strid med Genèvekonvensjonene. Stortingsrepresentant Jan Arild Ellingsen (Frp) i utenriks- og forsvarskomiteen foreslår at midlene til fire av de 16 planlagte redningshelikoptrene benyttes til å anskaffe NH-90. Norge har allerede 14 av disse i bestilling til Kystvakten og Sjøforsvaret, og de fire ekstra helikoptrene kan brukes mot terror. ”Dermed unngår en også sammenblandinger som kan føre til konflikter med Genèvekonvensjonen” (Helgesen, 2011a).

Artikkel 24 til 30 i første tilleggsprotokoll omhandler bruk av sanitetsluftfartøy. Her står det:

Det er forbudt for partene i konflikten å bruke sine sanitetsluftfartøyer til å søke å oppnå en eventuell militær fordel i forhold til en motpart. (...) Det er forbudt for dem å transportere noen personer eller last som ikke faller inn under [sanitetstransport] (...) Det er forbudt å misbruke kjennemerket røde kors (...) (Genèvekonvensjonene, 2010, s. 222–226)

Leder for Redningstjenestens Personalforening, Jan-Rikard Lillebøe, hevder at en bevæpning av redningshelikoptre er svært betenkelig og alvorlig. ”I en krigs- eller terrorsituasjon vil det være vanskelig for en fiende å vite om et Sea King-helikopter frakter nødstedte eller væpnet politi eller soldater (Helgesen, 2011b). Dette synet støttes også av Mads Gilbert som er overlege ved Universitetssykehuset i Nord-Norge og har lang fartstid fra internasjonalt medisinsk arbeid i krigsområder: ”Det må være helt klart for befolkningen at når de får et rednings- eller

ambulanshelikopter, så kommer det som hjelp, og ikke med en del av maktapparatet” (Asvall, 2011).

Denne argumentasjonen bygger imidlertid på feil grunnlag. Politiets terrorbekjempelse anses ikke som væpnet konflikt og dermed gjelder ikke Genèvekonvensjonene. Sigrid Redse Johansen, hovedlærer i folkerett ved Forsvarets høgskole, sier følgende: ”Genèvekonvensjonene gir minimumsbeskyttelse i væpnet konflikt, og det betyr at stort sett har man *bedre* beskyttelse av livets ukrenkeligheter i fredstid. Man bør ikke flagge med Genèvekonvensjonene før det trengs” (S. R. Johansen, 2012).

3.2 Kapasitetsmessige muligheter og begrensninger

Jeg skal her drøfte fire forhold i forbindelse med bruk av redningshelikopter i kontra-terroroperasjoner: *Redningshelikopterets kapasitet og utrustning; personellens sertifisering og trening; beredskapstid; og lokalisering*. Jeg skal ta for meg både Sea King og de mulige etterfølgerne, og også her behandle kapasitet sett i forhold til de tre scenariene.

3.2.1 Redningshelikopterets kapasitet og utrustning

I forhold til det første scenariet i denne studien, som omhandler *administrativ transport* av politistyrker, anser Ståle Schirmer-Mikalsen at Sea King er godt egnet. I dette tilfellet dreier det seg kun om frakt av personell og utrustning over en kortere strekning. Det er lastekapasitet som er den kritiske faktoren. På dette området er både Sea King og kandidatene til nytt redningshelikopter godt egnede. Sjef for Politiets beredskapstropp forteller som eksempel at Sea King ble benyttet til administrativ transport under en operasjon i Hammerfest i desember 2006. I dette tilfellet hadde en psykiatrisk pasient bevæpnet med automatvåpen, økser og flere slag- og stikkvåpen forskanset seg i en bolig. Vedkommende hadde også helt bensin i inngangspartiet, og politiet beslagla store mengder amfetamin. Beredskapstroppen chartret et rutefly fra Oslo til Tromsø, og materiell og personell ble så flydd inn med redningshelikopter (Finnmark Dagblad, 2007; Snortheimsmoen, 2012).

Både Sea King, og samtlige kandidater til erstatter, har god kapasitet og utrustning til å bistå med administrativ transport i forbindelse med gisselaksjon.

I scenario 2, som omhandler *søk etter terrorister og skitne bomber*, vil den kritiske faktoren være kapasitet til å gjennomføre mobile radiologiske målinger. Ved atomulykker eller hendelser er Statens strålevern det nasjonale og internasjonale varslings- og kontaktpunkt. Dette forholdet er regulert gjennom bilaterale avtaler og Det internasjonale atomenergibyråets (IAEA)

konvensjoner om tidlig varslings og informasjon (NOU 2001:31, 2001, s. 27). En annen sentral aktør er Norges geologiske undersøkelse (NGU), som bistår med mobile målinger ved eventuell radioaktiv forurensning. Slike målinger kan gjennomføres fra helikopter, fly og bil, og de kan benyttes til kartlegging av eventuelt nedfall eller søk etter radioaktive punktkilder (NGU, 2008). Morten Sickel, som er seniorrådgiver ved seksjon for beredskap hos Statens strålevern, oppgir at Forsvaret disponerer tre sett med mobile søkeutstyr for deteksjon av radioaktiv stråling. Utstyret veier et sted mellom 100 og 150 kg og består av en detektorenhet som gir data til et spektrometer som igjen er koblet til en PC (Karlsen, 2012). Utstyret egner seg både til søk etter en kilde og i et kontaminert område, det vil si en skitten bombe både før og etter at den er detonert. Dersom kilden er godt skjermet, kan det være svært vanskelig, kanskje umulig, å finne den.

Helikopterbårent utstyr er likevel det som er best egnet til å avspørke større områder. Det ene av de tre utstyrsettene er til bruk i P-3N Orion, mens de to andre, som er av en eldre type, er til bruk i Sea King. Utstyret ble forsøkt kalibrert over Kjeller i 1994 med negativt resultat. I 2000 ble 333 skvadronen pålagt måleoppdrag i forbindelse med Kursk-ulykken, men med ukalibrert utstyr og lav brukerkompetanse ble dette ingen suksess (Karlsen, 2012). Sickel opplyser at ingen av utstyrsettene for tiden er helt operative (Sickel, 2012).

Både Sea King og kandidatene til nytt helikopter er i seg selv godt egnede for dette scenariet, men søkeutstyrets status gjør at kapasitet og utrustning for søk etter skitne bomber vurderes å være dårlig.

Det siste scenariet, som er det mest komplekse, omfatter *innsetting av styrker til havs og bruk som skarpskytterplattform*. De kritiske faktorene vil i dette tilfellet være rekkevidde, evne til å gjennomføre oppdrag over sjø, manøvrerbarhet og evne til å operere i mørke. Behovet for flerbruk er spesielt fremtredende hos små nasjoner. Medlem av justiskomiteen, Morten Ørsal Johansen (FrP), uttalte i 2011: ”Vi hadde heller sett at vi hadde hatt en egen antiterrorberedskap innenfor politiet som kunne være med og gjøre denne terrorberedskapen bedre og mer synlig, isteden for at vi bruker redningshelikoptre til den oppgaven.” Justisminister Knut Storberget poengterte på sin side: ”Sea King-redningshelikoptrene er per i dag de eneste helikoptrene Forsvaret benytter som har tilstrekkelig kapasitet, og som kan fly lengre oppdrag over sjø (...) Det er jo slik i Norge at når det er krise, så stiller alle” (Justiskomiteen, 2011). En av årsakene til at Sea King nyttes til maritim kontra-terror (MKT) er dens rekkevidde: ”Bell har begrenset rekkevidde, spesielt når du laster den tungt (...) Det oppdraget vi har dekker installasjoner som er opp mot 160 nm ut fra land. Bell kommer seg kanskje dit, men den kommer ikke tilbake igjen”, fremholder Schirmer-Mikalsen (2012). Sea King har en rekkevidde på 220 nm, inkludert

30 minutter i hover. Rekkevidden på nye redningshelikopter vil variere fra 470 nm til 880 nm. Dette gir en god aksjonsradius i dette scenariet. I tillegg er Sea King utrustet med sikkerhetsanordninger som gjør at den kan fly over åpent hav, for eksempel eksterne flåter og flåter til hvert besetningsmedlem.

I forbindelse med maritim kontra-terror er det viktig å kunne sette inn styrker ubemerket. Det er dermed en nødvendighet å kunne operere i mørke. Med dette som bakgrunn ble det tidlig på 1990-tallet bevilget midler fra spesialstyrkenes budsjetter til anskaffelse av FLIR-kamera. Det samme rasjonale ble benyttet da Sea King fikk NVG-modifikasjonen i 2004–05. Ifølge Schirmer-Mikalsen gjør dette maskinen mer taktisk egnet for maritim kontra-terror. Det er verdt å merke seg at modifikasjonene som er muliggjort med finansiering fra spesialstyrkenes budsjetter, har ført til at redningshelikoptrene er blitt mer effektive også i primærrollen. Likevel: til tross for maskinens lastekapasitet, rekkevidde og utrustning er det andre karakteristikkene som gjør den uegnet. En innsettingsfase som fordrer taktisk flyvning, krever en maskin som er lett å manøvrere. Sea King er stor og tung å håndtere og er ikke designet for denne type flyvning. Den er også sårbar da den ikke er utrustet med egenbeskyttelse som chaff og flare. Bruk i maritim kontra-terror gjør at helikoptrene utsettes for større påkjenninger enn i primæroppdraget. Ut fra et spesialstyrkeperspektiv er det andre egenskaper som kreves av en skarpskytterplattform enn som kreves for innsetting av styrker. I det første tilfellet bør det være et lite og lett manøvrerbart helikopter, mens det i det andre tilfellet bør være et stort helikopter slik at flest mulig kan transporteres (Kristoffersen, 2012).

Med bakgrunn i utslitte FLIR-kamera og dårlig manøvreringsevne vurderes redningshelikoptrene å ha middels god kapasitet og utrustning for å gjennomføre maritim kontra-terroroppdrag. Schirmer-Mikalsen, som til daglig jobber i NAW SARH-prosjektet, mener likevel at de nye redningshelikoptrene vil være mer egnet. De vil ha bedre plass, ha lengre rekkevidde og være mer manøvrerbare. I tillegg vil de utslitte FLIR-kameraene være erstattet. Det antas at heller ikke de nye helikoptrene vil utrustes med chaff og flare. Tross dette vurderes kapasiteten og utrustningen for denne type oppdrag å være god.

3.2.2 Sertifisering og trening

Realistisk trening og øvelser er en forutsetning for å kunne håndtere komplekse situasjoner på en effektiv og tilfredsstillende måte. Det vil også skape et fundament for en troverdig beredskap og gi økt operativ evne i form av fleksibilitet ved innsats i ulike beredskapssituasjoner. Øvelser og trening kan også bidra til å avdekke mangler i prosedyrer, utrustning og treningsstandard.

I etterkant av 22. juli-hendelsen blir politiet klandret for uaktsomhet og forsømmelse på grunn av manglende politihelikopter, sviktende varslings- og kommunikasjonssystemer, for lav bemanning og kritikkverdig båtbruk ved Utøya. Politidirektør Øystein Mæland understreket imidlertid i forbindelse med fremleggingen av ”Evalueringsrapport om Politidirektoratets håndtering av hendelsene 22. juli” at politiet ikke kan være dimensjonert året rundt, i hele landet, for så ekstreme hendelser (Halvorsen, 2012). Det ville kreve en omlegging henimot en politistat som vi ikke er tjent med.

I denne oppgavens første scenario, som omhandler *administrativ transport*, er det ikke behov for spesifikk sertifisering eller trening da dette i praksis er en ren forflytning av personell og materiell. Faktorer som sikt, værforhold, samt vegetasjon og bebyggelse i landingsområdet vil generelt sett kunne påvirke hvor krevende det er å operere helikoptret, men dette er ikke noe som er spesielt for denne type oppdrag (Schirmer-Mikalsen, 2012).

Redningshelikoptrenes besetninger har gode forutsetninger for å bistå med administrativ transport i forbindelse med gisselaksjon. Det antas at innføringen av nytt redningshelikopter ikke vil føre til noen forskjell på dette området.

Statens strålevern har det overordnede ansvaret for målinger ved en atomhendelse.

Seniorrådgiver i Statens strålevern, Morten Sickel, forteller at de i en skarp situasjon, for eksempel ved *søk etter en skitten bombe*, vil gi de overordnede føringene for hvilket utstyr som skal brukes hvor. I tillegg vil de gjennomføre egne målinger med bil og gjøre en totalanalyse av alle innsamlede måledata. Statens strålevern har for tiden ikke eget utstyr som er godkjent for bruk i helikopter, men er i dialog med driftsansvarlig for politihelikoptret om dette temaet (Sickel, 2012). I følge Ståle Schirmer-Mikalsen blir søkesettene for radioaktive kilder operert av redningshelikoptrenes besetninger dersom de har opplæring på dette. Denne opplæringen er ressurskrevende da alle av 330 skvadronens 21 besetninger må gjennomføre et kurs på utstyret. Det bør være minimum én person i hver besetning som får trening på materiellet, og det er mest naturlig at dette tilfaller redningsmann eller maskinist i lys av ansvarsfordelingen ombord. Faglig rådgiver i Atomberedskapen/NGU, Jan Steinar Rønning, sier de har god kompetanse på bruk av søkeutstyret da de benytter det ca. seks måneder i året for geologisk kartlegging. Slik de ser det, må utstyret som er beregnet på redningshelikoptrene, opereres av besetningen selv (Rønning, 2012). Morten Sickel fra Statens strålevern hevder derimot at de, avhengig av scenario og tidsfrist, vil kunne stille med ekspertise for støtte til redningshelikoptrene. Dette vil også være vel så naturlig, da de sammenlignet med NGU arbeider mer med kunstige radioisotoper som sannsynligvis vil benyttes i den type skitne bomber som denne oppgaven beskriver.

Sist Statens strålevern, NGU og 330 skvadronen deltok på felles øvelse var i oktober 2006. Dette var under den flernasjonale øvelsen Demoex i Halmstad i Sverige, der det overordnede målet var å øve strålevernberedskap samt måle- og analysemetoder for bedre å håndtere nukleære og radiologiske hendelser. De norske deltakerne medvirket i scenarier som inneholdt mobile søk etter skjulte strålekilder og kartlegging av strålenivå etter detonasjon av en skitten bombe (Statens strålevern, 2006, s. 13). Øvelser som Demoex er svært nyttige for å trene beredskap på tvers av organisasjoner. Det er likevel slik at ferdigheter må øves jevnlig for å videreutvikles og holdes ved like. Vebjørn Karlsen, som er 330 skvadronens spesialist på dette materiellet, forteller at det ikke trenes med utstyret da det ikke er operativt (Karlsen, 2012).

Det søkemønsteret som flys i et slikt oppdrag, skiller seg ikke fra primæroppdraget (Schirmer-Mikalsen, 2012). Til tross for at besetningen er sertifisert og godt trent på dette, gjør den lave kompetansen på søkeutstyret at sertifisering og trening for søk etter skitne bomber vurderes å være middels god. Det vil ikke være noen forskjell på Sea King og nytt redningshelikopter på dette området.

Innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform fordrer også trening. Således er gjennomføringen av maritime kontra-terroroppdrag en omfattende og kompleks oppgave. Forberedelsene innebærer flere uker med ekstra trening for 330 skvadronens personell som er dedikert for oppgaven. Da treningen utføres i tillegg til normal turnustjeneste, er oppdraget også en ekstra belastning for besetningen. 330 skvadronen har etter en periode med redusert fokus på maritim kontra-terror igjen økt prioriteten til denne rollen. Flere besetninger er nå sertifiserte for dette oppdraget (Schirmer-Mikalsen, 2012). Redningshelikoptrene benyttes ca. 40 dager årlig i kontra-terrorøvelser. Selv om det i hovedsak er reservehelikopteret ved den enkelte base som benyttes i treningen, har det innvirkning på primæroppdraget. Årsaken til dette er at Sea King på grunn av høy alder er svært vedlikeholdskrevende, og at flygemønsteret som benyttes i forbindelse med maritim kontra-terror utsetter helikoptrene for større påkjenning enn andre oppdrag. I 2010 var det eksempelvis i gjennomsnitt bare 6,4 flygedyktige helikoptre tilgjengelig av en flåte på totalt 12. De andre gjennomgikk ulike former for vedlikehold. Dilemmaet er altså om man skal øve og stå på beredskap for redningsoperasjoner eller om man skal trene på maritim kontra-terror. I statsbudsjettet for 2011 ble det bevilget 14 millioner kroner ekstra for å leie inn sivile operatører til redningsberedskapen i de periodene øvelsene foregår. Dette anses likevel ikke som en fullgod erstatter til Sea King og det profesjonelle mannskapet på 330 skvadronen (Justiskomiteen, 2011).

Både FSK og BT ønsker å trene mer med redningshelikoptre enn det som blir gjort i dag. Oberstløytnant Eirik Kristoffersen ved FSK sier at de har en enighet med 330 skvadronen om en minimumsløsning. Muligheten for samtrening i forhold til oppdraget kunne blitt enda bedre om de hadde helikoptre til disposisjon som ikke sto på beredskap for redningstjeneste. Kristoffersen anser likevel dette som en fornuftig løsning: ”Det er god forståelse for at dette er et redningshelikopter, (...) kostnadene ved å opprette en kontra-terroravdeling ved siden av redningshelikoptrene ville vært enorm”. En stor fordel med å benytte 330 skvadronen er at pilotene har mye erfaring fra alle lys- og værforhold, og institusjonelt har de også god erfaring med støtte til maritim kontra-terror (Kristoffersen, 2012).

I følge politiinspektør Snortheimsmoen ønsker også BT å trene mye mer med Sea King. Politiet har et system som krever sertifisering for de oppgaver som skal kunne utføres, og slik sertifisering får man ikke uten trening. Det optimale er faste sertifiseringsperioder som inngår i begge avdelingens årsprogram. Snortheimsmoen sier at 330 skvadronen tidligere deltok lite i den årlige øvelsesrekken som fokuserte på kontra-terror på grunn av manglende ressurser. Det var da BT meddelte Justisdepartementet at beredskapen var svak på dette området at justisminister Knut Storberget økte bevilgningene til dette formålet. Fra politiets side er likevel ikke treningen optimal. I følge Schirmer-Mikalsen benyttes Sea King som skarpskytterplattform i forbindelse med offshoreberedskapen, men de trener ikke sammen med BT på dette momentet (Schirmer-Mikalsen, 2012).

Sjefen for BT betoner at en optimalt trent helikopterbesetning også bør kunne ivareta egen sikkerhet i og ved maskinen.

La oss si at Sea King hadde blitt brukt på Utøya, måtte gå ned og bli stående. Da må de være i stand til å kunne forsvare seg selv (...) i stedet for at jeg skal sette igjen en eller to mann. For i en kritisk situasjon teller hvert enkelt hode for å få normalisert situasjon (Snortheimsmoen, 2012).

Forutsetningen for dette er at de kan utrustes med personlige våpen og underlegges politiets regelverk, slik eksempelvis FSK gjør i situasjoner der det støtter politiet.

Snortheimsmoen ser også at det kan skapes synergier mellom politi og Forsvar på pilotsiden. I forbindelse med anskaffelsen av politihelikoptrene utarbeidet han et forslag om å benytte forsvarspiloter som grunnstamme og rullere dem innom politiet i 6–12 måneder.

Dette er folk som har kompetansen, som har vært i Afghanistan, (...) de har fått masse god opplæring i USA, og de er blant verdens beste piloter i utgangspunktet. De kan fly politihelikopteret og få begrenset politimyndighet gjennom et kort, intenst kurs på politihøgskolen (Snortheimsmoen, 2012).

Med et slikt konsept ville Forsvarets piloter fått økt kompetanse og erfaring, og pilotene i politihelikopteret ville raskt vært på et høyt nivå.

Redningshelikoptrenes piloter har generelt god kompetanse, men det er et begrenset antall besetninger som er sertifisert for maritim kontra-terror. I tillegg ligger samtreningen med innsatsstyrker på et minimumsnivå. Med dette som bakgrunn vurderes dagens sertifiserings- og treningsnivå for MKT-oppdrag å være middels god. Med nye redningshelikoptre vil behovet for vedlikehold være mindre. Dette gjør at reservehelikoptrene i langt større grad vil være tilgjengelige for trening på maritime kontra-terroroppdrag. I så måte vil forutsetningene være til stede for å få et godt nivå på sertifisering og trening for MKT-oppdrag.

3.2.3 Beredskapstid

I en beredskapssituasjon vil tidsmomentet ofte være avgjørende for å redde liv. 330 skvadronen opererte tidligere med en reaksjonstid på 60 minutter. Fostervollutvalget anbefalte å redusere tiden til 15 minutter. Vurderingen ble gjort med bakgrunn i 14 definerte fare- og ulykkesituasjoner, der det ble beregnet effektivitetskrav for hendelsene. Disse omhandlet kun søk-, rednings-, og ambulanseoppdrag, ikke annen flerbruk som for eksempel støtte til politiet.

Effektivitetskrav defineres som tiden fra et redningshelikopter varsles til det er fremme på ulykkesstedet. Kravet kan deles inn i reaksjonstid og flytid, der det første er tiden det tar fra redningshelikopteret alarmeres og til det er i luften (NOU 1997:3, 1997, s. 40). Et av Fostervollutvalgets strengeste effektivitetskrav er beregnet ut fra et scenario med en hjerteinfarktpasient på hyttetur i dårlig vær. Det forutsettes at vær- og miljøforholdene er av en slik art at Norsk luftambulans ikke kan benyttes. Utredningen beskriver at hjerteinfarkt er en av de vanligste sykdommene som medfører bruk av redningshelikopter. I bebodde områder er normen at pasienten skal ha legetilsyn innen en time etter at hendelsen har oppstått. I hytteområder som ligger utenfor allfarvei, er det nødvendig å akseptere en lavere beredskap. Effektivitetskravet i dette scenariet er at pasienten må under legebehandling innen 105 minutter (NOU 1997:3, 1997, s. 167). Et av de andre scenariene er at en mann faller over bord fra fritidsbåt. Det er mange slike tilfeller, og de har normalt ikke redningsdrakter. Med en vanntemperatur på 10 grader vil folk drukne etter 120 minutter. Varsling, reaksjonstid, flytid, søk

og ombordtaking i helikopter må derfor være utført i løpet av to timer. I tillegg må det være kompetanse i helikopteret til om nødvendig å gi medisinsk hjelp til de nødstedte (NOU 1997:3, 1997, s. 146).

I 2004 ble det innført tilstedevakt og 15 minutters beredskap på Sola. Banak fulgte etter i 2006, Bodø i 2007, Ørland og Rygge i 2008 og Florø i 2009. 15 minutters reaksjonstid er ikke et absolutt krav da enkelte oppdrag krever mer forberedelse og planlegging enn andre. Den gjennomsnittlige reaksjonstiden i dag ligger på omkring 15 minutter med en variasjon fra 25 minutter ned til 10 minutter (Prop. 146 S (2010–2011), s. 9–10).

Alle landets politidistrikt er oppsatt med en reaksjonsstyrke som skal kunne takle skarpe situasjoner. Denne kalles utrykningsenhet (UEH) og blir brukt i alle typer væpnede aksjoner og krevende situasjoner som antiterror-, livvakt- og eskortetjeneste. Mannskapene som utgjør UEH, kommer fra den ordinære vakt- og patruljestyrken og gjennomfører til daglig ulike typer politioppgaver (Politiet, 2011). Scenariet som omhandler *administrativ transport*, der en person har tatt gisler og forskanset seg på Lurefjellshytta, skal i utgangspunktet håndteres av politidistriktets egne ressurser. I praksis vil dette si UEH. Politiets beredskapstropp varsles om hendelsen og vil kunne bistå med faglige råd om taktikk og prosedyrer. Dersom UEH ikke klarer å løse oppdraget selv, vil BT rykke ut. Politidistriktet kan også basere seg på nabohjelp, bistand fra et annet politidistrikt, som utløses i situasjoner der det er behov for ressurser eller spesiell kompetanse. Eksempler på dette kan være ekspertise på opptøyer og bistand med bombehunder (PBS I, 2011, s. 40).

I forbindelse med administrativ transport trenger ikke helikoptrene klargjøringstid. Den reelle reaksjonstid for deres del er dermed 15 minutter. Politiet på sin side har imidlertid ikke krav til responstid for utrykning, med unntak for særskilte grupper som f.eks. Beredskapstroppen. Assisterende politidirektør Vidar Refvik forklarer dette med at politiet prioriterer hendelser og oppdrag i forhold til alvorlighetsgrad. Blant annet vil forhold knyttet til liv, legeme og helbred ha førsteprioritet uavhengig av reiseavstand. Reaksjonstiden vil også påvirkes av at politiets enheter i stor grad er ute på patrulje og oppdrag i hele politidistriktet. Det er således ikke noe fast punkt å måle en eventuell responstid fra (Justiskomiteen, 2012). Politiet vil i dette scenariet derfor ha lengre reaksjonstid enn redningshelikoptrene. Transportstøtte er uansett viktig for å redusere innsatsstyrkenes totale responstid. Dette gjelder både når det er behov for å hente inn ekstra ressurser og når hendelser oppstår på utilgjengelige steder. Dermed er det også viktig at bistanndsplaner i henhold til Bistanndsinstruksen blir behandlet på en rask og effektiv måte.

Redningshelikoptrenes beredskapstid er god i forhold til å bistå med administrativ transport i forbindelse med gisselaksjonen. Det vil ikke være noen forskjell på Sea King og nye redningshelikoptre på dette området.

Søk etter skitne bomber forutsetter klargjøringstid. Det mobile utstyret for deteksjon av radioaktiv stråling som skal brukes av Sea King, er lokalisert ved 330 skvadronen på Bodø. Fra utstyret ankommer 330 skvadronen på Rygge hvor det skal benyttes til det kan tas i bruk vil det ta ca. to timer. Enda verre: Det er ikke mulig å basere seg på bruk av dette materiellet da ingen av utstyrsettene til Sea King per i dag er 100 prosent operative (Schirmer-Mikalsen, 2012; Sickel, 2012). Løsningen i dette scenariet vil være enten at NGU og et sivilt helikopterfirma søker etter kilden eller at NGU og 330 skvadronen gjennomfører oppdraget. Det er rimelig å anta at sivil firma tross alt vanskelig kan konkurrere med Sea Kings beredskapstid på 15 minutter. I tillegg har Sea King et stort bruksområde da det er utrustet med FLIR, har plass til eksempelvis liaison fra politiet og har en normalbesetning på seks personer som kan benyttes til visuelt søk av et område. NGU er lokalisert i Trondheim, og det må påberegnes tid før søkeutstyret er på plass i Oslo hvor dette scenariet finner sted. Til sammenligning tok det 22. juli i overkant av tre timer fra Forsvarets operative hovedkvarter alarmerte Forsvarets eksplosivryddeberedskap på Ørland til de var på plass i Oslo (Stortinget, 2011b). De ble i dette tilfellet fraktet med Sea King.

I dette scenariet vil det ta mellom seks og sju timer fra alarmen går til utstyret er transportert, montert, testet og klart til bruk. En slik beredskapstid for søk etter skitne bomber vurderes å være dårlig. Med nye redningshelikoptre som har en høyere marsjhastighet vil denne tiden være noe kortere. Tidsreduksjonen det er snakk om, er likevel ubetydelig.

Hva så med beredskapstid i forbindelse med *innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform*? Poliitiinspektør Anders Snortheimsmoen fremholder at BT i utgangspunktet vil håndtere situasjoner som involverer maritim kontra-terror (Snortheimsmoen, 2012). Politiets beredskapstropp er lokalisert ved Oslo politidistrikt. Medlemmene er i utgangspunktet ordinære politifolk som utfører vanlig tjeneste 50 prosent av tiden. Den andre halvdel av tiden trener de på å kunne håndtere en oppgaveportefølje som spenner fra terror mot fly, båter og oljeinstallasjoner, til bakterieutslipp, kjemiske våpen og skitne bomber. BTs beredskapskrav og reaksjonstid er gradert informasjon, men som en illustrasjon kan det nevnes at det tok 47 minutter fra de ble kalt ut og til de gikk i land på Utøya den 22. juli. I løpet av denne tiden fikk også politibåten motorstopp på vei ut (Haugen, 2011b). Innsetting av styrker på plattformer eller skip kan foregå ved hjelp av helikopter, fartøy eller utslusing fra ubåt.

Sistnevnte metode er ikke noe BT benytter. Redningshelikopter er likevel den eneste ressursen per i dag som ivaretar både innsetting av styrker og rollen som skarpskytterplattform.

Ved 330 skvadronen har imidlertid ikke alle besetninger utsjekk for maritim kontra-terror, og det er heller ingen garanti for at disse er på vakt når det er behov for det. Videre er flere av besetningsmedlemmene er pendlere, men dette er det forsøkt tatt hensyn til slik at utsjekket personell i størst mulig grad bor i nærheten av basene.

I forbindelse med denne type operasjoner er det også behov for å utruste helikoptret med skuddsikre seter. ”Disse setene er innfestet på braketter som er forskjellige fra de standardsetene har. Man må faktisk bytte ut skinnene som setene står i også, så det tar et par timer” (Schirmer-Mikalsen, 2012). Noe av årsaken til at det ikke flys med skuddsikre seter til daglig er at de har få justeringsmuligheter, ikke er spesielt behagelige og veier mye. For fremtidige redningshelikoptre er det stilt krav til at klargjøring for maritim kontra-terror skal kunne skje raskere enn i dag. Eksempelvis skal bytte av et sete kunne gjøres på fem minutter, og spesifikke samband skal være laget i moduler slik at de raskt kan monteres inn.

For å spare tid ville dedikerte helikoptre til kontra-terrorberedskap vært den beste løsning. Dette erkjennes både hos BT, FSK og i justiskomiteen.

Vi hadde heller sett at vi hadde hatt en egen antiterrorberedskap innenfor politiet som kunne være med og gjøre denne terrorberedskapen bedre og mer synlig, istedenfor at vi bruker redningshelikoptre til den oppgaven (Justiskomiteen, 2011).

Det optimale hadde vært å ha en avdeling som sammen med FSK fokuserte daglig på kontra-terror (Kristoffersen, 2012).

Vi er helt avhengige av dem! (Snortheimsmoen, 2012)

Alle tre erkjenner samtidig at det er økonomisk fordelaktig å samordne beredskap innen redning og kontra-terror til tross for at dette skaper noen utfordringer.

Da bruk av redningshelikoptre er en viktig forutsetning for å kunne løse scenariet med innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform, vurderes beredskapstiden å være dårlig. Med nye redningshelikoptre der det er tatt høyde for rask klargjøring av maskinene vurderes beredskapstiden å være middels bra. At den ikke vurderes som god, skyldes at det i fremtiden fortsatt vil ta tid å transportere innsatsstyrker fra Oslo eller Rena.

3.2.4 Lokalisering

Da Stortinget i november 1970 besluttet å anskaffe 10 store redningshelikoptre, ble det antatt at det kunne holdes en tilfredsstillende beredskap fra fire flystasjoner. Etter forslag fra Luftforsvaret ble beredskapsbasene lagt til Sola, Ørland, Bodø og Banak. Hver base fikk to maskiner og fire besetninger, og det ble forutsatt at to helikoptre til enhver tid var under overhaling. Det ble beregnet at man fra de fire basene kunne unnsette havarister på hvilket som helst sted i norsk kystfarvann på mindre enn 90 minutters flytid. Flyredningstjenesten i Oslofjorden måtte derimot dekkes av Luftforsvarets UH-1B fra Rygge i Østfold (St.prp. nr. 33 (1970–71), s. 9).

I 1991 oppnevnte regjeringen en arbeidsgruppe som fikk i oppgave å beskrive gjeldende redningshelikopterberedskap og foreslå løsning av eventuelle beredskapsutfordringer. Gruppen, som besto av embetsmenn fra Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet, la frem sin rapport i januar 1992. Den anbefalte å anskaffe to nye redningshelikoptre for å sikre redningsberedskap. Disse ble bestilt og levert sommeren/høsten 1996. 330 skvadronen hadde nå 12 Sea King. Under salderingsdebatten i desember 1993 ble regjeringen pålagt å legge frem forslag om stasjonering av et flerbrukshelikopter på Vigra utenfor Ålesund. Etter en kartlegging anså Justisdepartementet behovet for flerbrukshelikopter på Nordvestlandet for å være svært begrenset, og at det kun ville være et supplement til eksisterende ordninger. Som en oppfølging av Stortingets vedtak besluttet regjeringen å etablere et detasjement med en Sea King på Vigra. Et detasjement er en base som ikke har fasiliteter til å støtte opp om driften av virksomheten. Mannskapet på de fire faste basene deler på vaktbelastningen på detasjementet. Helikopteret var operativt fra september 1995 (NOU 1997:3, 1997, s. 3–4).

Etter en faglig gjennomgang av redningstjenesten i 1999 kom man til at de oppdrag som ble utført fra Vigra, like godt kunne ivaretas av 330 skvadronens avdelinger på Ørland eller Sola. Derfor ble det besluttet å flytte basen fra Vigra til Rygge. For denne regionen, som hittil hadde basert seg på 720 skvadronens Bell helikoptre, var det en stor forbedring å få et spesialutrustet Sea King helikopter i redningsberedskapen (St.meld. nr. 44 (2000–2001)).

I en stortingsmelding om redningstjenesten fra mai 2001 ble det vist til at samfunnsutviklingen hadde gitt nye utfordringer og behov langs Norskekysten. Det hadde skjedd en økning i ferjetrafikk og småbåtaktivitet, og oljeaktiviteten hadde utvidet det geografiske operasjonsområdet. Regjeringen så dermed behovet for å forsterke redningshelikopterberedskapen på Nordvestlandet. Valget falt denne gang på Florø, blant annet på bakgrunn av plasseringen i forhold til eksisterende baser (St.meld. nr. 44 (2000–2001), s. 20

og 37). Etter at basen ble åpnet av justisminister Knut Storberget i september 2009, er det i dag stasjonert redningshelikoptre på Banak, Bodø, Ørland, Florø, Sola og Rygge (Justis- og politidepartement, 2009).

Hva innebærer basestruktur for håndteringen av de tre scenariene i denne oppgaven? Den høyreekstre gisseltakeren i oppgavens første scenario forskanset seg på Lurefjellshytta som er lokalisert ca. 60 km utenfor Bodø. I dette scenariet skulle redningshelikoptrene bistå med *administrativ* transport. Nærmeste base for Sea King er på Bodø hovedflystasjon som ligger tre kilometer fra politistasjonen, så helikoptrene ville ikke utgjøre noen flaskehals. Det kan tenkes at man i fremtiden kan benytte NH-90 ressurser fra enten fregatt eller kystvakt i området, men dette vil være avhengig av tilfeldigheter. Ytre Kystvakt, som benytter helikopter, løser i all hovedsak oppdrag i Barentshavet, og fregattene har et øvingsmønster som gjør at de ferdes langs hele norskekysten.

Uavhengig om BT eller UEH velges er lokaliseringen av Sea King god i forhold til løsning av dette scenariet.

Scenariet som omhandler søk etter *skitne bomber*, finner sted i Oslo sentrum. Nærmeste base for Sea King er Rygge som ligger ca. 65 km unna. Der er også 720 skvadronen med Bell 412 SP stasjonert. Denne maskinen er normalt bemannet av en pilot og en systemoperatør. 720 skvadronen har lengre reaksjonstid enn 330 skvadronen, og har heller ikke trent på denne rollen. Slik er bruk av Bell 412 SP urealistisk i dette scenariet.

I dagens situasjon har Forsvaret ikke operativt utstyr til å gjennomføre mobile radiologiske målinger fra Sea King eller Bell 412 SP. NGU må derfor bidra i dette scenariet. NGU er i Trondheim, og utstyr må fraktes til Østlandet. Dette kan gjøres ved bruk av sivilt fly, men det vil trolig være raskere å benytte Sea King fra Ørland. Netto flytid vil være i underkant av to og en halv time. Kandidatene til nytt redningshelikopter har alle en marsjhastighet på rundt 150 knop, bortsett fra NH-90 som flyr noe raskere. Netto flytid kan da reduseres til i overkant av en og en halv time.

I dette scenariet er lokaliseringen av redningshelikoptrene god i forhold til løsning av oppdraget.

Terroristenes mål i scenario tre, som omhandler *maritim kontra-terror*, er å føre den kaprede oljetankeren til raffineriet ved Mongstad og sprengte fartøyet der. Når innsatsstyrkene blir varslet om hendelsen, er tankeren et sted ute i Nordsjøen. Innsatsstyrkene må dermed gjenvinne kontroll over fartøyet før det når land. Om fartøyet er lokalisert midt mellom Ringkøbing i Danmark og

Edinburgh i Storbritannia, vil avstanden til Mongstad være ca. 190 nm.⁶ Det vil da bruke i underkant av 26 timer til Mongstad. Om fartøyet derimot har kommet lengre nord i skipsleden og ligger rundt 80 nm sørvest for Stavanger, vil det bruke i underkant av 14 timer til raffineriet. Dette gir en indikasjon på hvor mye tid innsatsstyrkene har til rådighet.

I dette scenariet bør det helst benyttes to helikoptre. Det ene vil sette inn styrker, mens det andre vil fungerer som skarpskytter- og observasjonsplattform som sørger for beskyttelse av styrkene som er satt ombord. Schirmer-Mikalsen (2012) forteller at det primært er besetninger fra Sola og Ørland som har utsjekk på maritim kontra-terror da det er utenfor disse områdene de fleste oljeinstallasjonene er lokalisert. Den nærmeste basen med Sea King i forhold til dette scenariet er plassert på Sola ca. 10 km utenfor Stavanger. Avstanden fra Sola til Mongstad er 217 km i luftlinje, mens det kaprede tankskipet vil være lokalisert i skipsleden utenfor norskekysten et sted mellom Stavanger og Bergen. Det er i utgangspunktet Politiets beredskapstropp som skal håndtere situasjoner som involverer maritim kontra-terror. Dersom deres ressurser ikke strekker til, skal de be om bistand fra FSK. Uansett hvilken av disse enhetene som benyttes, må styrkene transporteres til Sola der redningshelikoptrene er lokalisert. Dersom det ikke er utsjekket personell på vakt for maritim kontra-terror på Sola, må også slikt personell fraktes inn.

Avstanden mellom Oslo og Sola er 311 km i luftlinje, noe som betyr at netto flytid med Sea King er rundt en time og førti minutter. I tillegg til transporttiden går det også med tid til å klargjøre maskinene med blant annet beskyttelsesutstyr. Disse forberedelsene tar rundt to timer, men kan gjøres samtidig som personellet transporteres fra Østlandet. Både Bell og Sea King helikoptrene fra Rygge kan benyttes til denne transporten da det kun dreier seg om en administrativ forflytning over land. Det er derimot kun Sea King som har 15 minutters reaksjonstid og i tillegg er transportkapasiteten til Bell vesentlig lavere.

Et minimum av planlegging og forberedelser må gjennomføres i forkant av det enkelte oppdrag. I dette scenariet er det relativt knapt med tid til rådighet med tanke på at innsatspersonellet må transporteres fra Østlandet, helikoptrene må klargjøres, aksjonen må planlegges og styrkene fraktes ut til fartøyet. Lokaliseringen av transportressursene vil dermed være avgjørende for den tiden som er tilgjengelig for gjennomføring av oppdraget.

Basen på Sola gjør at redningshelikoptrenes rekkevidde blir utnyttet på en god måte i forhold til maritime oppdrag. At helikoptre er lokalisert både på Rygge og Sola, gjør at innsatsstyrkene får relativt god tid til å aksjonere mot det kaprede fartøyet som seiler i Nordsjøen og følger

⁶ Avstander, hastigheter og tidsberegninger er kalkulert ut fra siden www.marinetraffic.com som viser sanntids bilde over skipstrafikken. Dataene er basert på Automatic Identification System (AIS).

skipsleden nordover utenfor vestlandet. Basen på Sola gjør også at redningshelikoptrene har god rekkevidde i forhold til dette maritime oppdraget.

Redningshelikoptrenes lokalisering i dette scenariet er god. Sea King på Sola er lokalisert nært det kaprede fartøyet, og Sea King på Rygge vil kunne effektivisere transporten av innsatstyrkene som er noe ugunstig lokalisert i dette scenariet.

I forhold til basestrukturen vil ikke nye redningshelikoptre utgjøre noen endring ved håndteringen av de tre scenariene.

3.3 Oppsummering

I dette kapitlet har jeg undersøkt muligheter og begrensninger for bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag. I drøftingen av de *juridiske og politiske* behandlet jeg spørsmålet om i hvilken utstrekning Forsvarets enheter kan brukes mot sivile generelt og *norske* sivile spesielt. Dette ble diskutert inngående i forbindelse med Alta-saken rundt 1980. I denne debatten forfektet professorene Smith og Fleischer ulike juridiske syn. Smith hevdet at Grunnlovens § 99 omfatter all militær deltakelse overfor norske borgere, både personell og utlån av militært materiell til politiet. Fleischer mente på sin side at enkeltstående militære mannskaper kan avgis til politiet. Den herskende oppfatningen i dag er nok at dette er rom for bruk av militære maktmidler. Dagens debatt handler mest om behovet for en klar lovhjemmel for slik maktbruk overfor sivile borgere i fredstid.

I politiet er det en gjennomgående tilbakeholdenhet til å be om bistand fra Forsvarets ressurser i forbindelse med offensive oppdrag. Dette kombineres likevel med en viss pragmatisme, en erkjennelse av at samfunnet i ytterste konsekvens må spille på alle tilgjengelige ressurser.

Bør det satses på flerbrukshelikopter for fremtiden? En slik løsning vil i følge noen være økonomisk og praktisk fordelaktig. Dermed vil man rent generelt ha en kapasitet som også kan brukes til kontra-terroroppdrag. Men i diskusjonen er det mange prinsipielle og praktiske motforestillinger: Det bør være et tydelig skille mellom ressurser som brukes til søk og redning og til kontra-terror; noen frykter at flerbruksløsning vil gå på bekostning av søk- og redningsoppdragene. Jeg belyste spørsmålet gjennom tre scenarier.

Jeg har også drøftet de *kapasitetsmessige* muligheter og begrensninger ved bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroperasjoner og i denne forbindelse behandlet jeg fire forhold: *redningshelikopterets kapasitet og utrustning, personellens sertifisering og trening, beredskapstid og lokalisering.*

I scenariet som omhandler *administrativ transport til turisthytta utenfor Bodø*, stilles det ingen ekstraordinære krav til kapasitet og utrustning, eller til besetningens sertifisering og trening. Den kritiske faktoren er lastekapasitet, og på dette området er Sea King godt egnet.

Redningshelikoptrenes reaksjonstid på 15 minutter og lokalisering på Bodø hovedflystasjon er god i forhold til dette scenariet.

Gjennomføring av oppdraget som omhandler *søk etter radioaktive kilder* i Oslo, forutsetter at det monteres eksternt søkeutstyr. Det utstyret Forsvaret i dag eier til dette formålet, er ikke operativt. Dessuten trenes det lite på denne type oppdrag. Skal slike søk gjennomføres i dag må de sannsynligvis støttes av Statens strålevern eller atomberedskapen ved Norsk geologisk undersøkelse. Reaksjonstiden vil være relativt høy da søkeutstyret må transporteres fra Trondheim til Oslo. Det må i tillegg monteres og testes før det er klart til bruk. Lokaliseringen av redningshelikoptrene på Ørland og Rygge kan på sin side bidra til å redusere denne reaksjonstiden. Samlet finnes det i dag ikke optimal beredskap på dette området.

Sea King er per i dag de eneste av Forsvarets helikoptre som er i stand til å løse scenariet som omhandler *maritim kontra-terror*. Det er gjennomført oppgraderinger med FLIR og NVG for å tilpasse dem til denne rollen. Sea King er likevel ikke optimal for bruk i maritim kontra-terror da det er stort og tungt å manøvrere, samt at det mangler egenbeskyttelse som chaff og flare. De nye redningshelikoptrene vil være mer egnet. Det aldrende Sea King er også svært vedlikeholdskrevende. Dette gjør at det er liten tid til trening på slike oppdrag, og kun et begrenset antall av skvadronens besetninger er sertifisert for maritim kontra-terror. Sertifiserings- og treningsnivået for maritim kontra-terror ligger derfor på et minimumsnivå. Redningshelikopterets reaksjonstid for dette scenariet ligger på rundt to timer da det må konfigureres for oppdraget. Med fremtidige redningshelikoptre vil dette skje langt raskere. At helikoptre er lokalisert på Rygge og Sola, gjør at innsatsstyrkene har bra med tid for å håndtere dette konkrete scenariet.

De kapasitetsmessige mulighetene og begrensningene er oppsummert i tabellen på neste side. Sea King og de mulige etterfølgernes kapasiteter er gradert som god, middels eller dårlig.

Hovedfaktor	Delfaktor	Scenario	Sea King	Erstatter
Redningshelikopterets muligheter og begrensninger	Kapasitet og utrustning	Administrativ transport	God	God
		Søk etter skitne bomber	Dårlig	Dårlig
		MKT	Middels	God
	Sertifisering og trening	Administrativ transport	God	God
		Søk etter skitne bomber	Middels	Middels
		MKT	Middels	God
	Beredskapstid	Administrativ transport	God	God
		Søk etter skitne bomber	Dårlig	Dårlig
		MKT	Dårlig	Middels
	Lokalisering	Administrativ transport	God	God
		Søk etter skitne bomber	God	God
		MKT	God	God

Figur 3.1: Oppsummering hvordan forholdene *kapasitet og utrustning*, *personnellets sertifisering og trening*, *beredskapstid* og *lokalisering* påvirker løsningen av de tre scenariene.

Ut fra tabellen ser vi at fremtidige helikoptre vil være bedre egnet enn Sea King i MKT-rollen. Årsakene til dette er blant annet at de er mer manøvrerbare og har bedre FLIR-kamera, de vil kunne trene mer på denne oppgaven, og maskinene kan klargjøres raskere. I de to andre scenariene er det ingen betydelige forskjeller mellom Sea King og nye redningshelikoptre. Det denne tabellen *ikke* viser, er at det er innbyrdes forskjeller mellom de fire aktuelle kandidatene til nye helikoptre. AW101 fra AugustaWestland skiller seg fra de tre andre ved at det har mye lengre rekkevidde og større bruttovekt. Det vil dermed være best egnet til søk- og redningsoppdrag langt til havs og til kontra-terroroppdrag hvor man henter innsatspersonell fra det sentrale Østlandet og frakter det ut til oppdrag i distriktene. Ulempen med AW101 er at det har en langt kraftigere down-wash enn de andre. Dette har ingen praktisk betydning i de tre scenariene vi har benyttet i denne oppgaven, men vil generelt være et problem når man under helikopteret har små redningsflåter, skal lande på smale veier og trange områder eller må operere i tettbygde strøk. Dette vil kunne være et problem i forbindelse med så vel primæroppdrag som kontra-terroroppdrag.

4 Avslutning

Små nasjoner med begrensede ressurser baserer ofte beredskap på flerbruk av kapasiteter. I Norge forventes det at Sea King-helikoptrene på landets seks baser skal kunne unnsette nødstedte til havs, søke etter savnede i fjellet, søke etter radioaktive kilder, bidra i ambulanseflyvning, sette inn kontra-terrorstyrker, trene på kontra-terroroppdrag med politi og Forsvar, trene med fjellredningsgrupper og mye annet. Hensikten med flerbruk er å sikre best mulig ressursutnyttelse samt å unngå doble kapasiteter i Forsvaret og det sivile samfunn. I praksis må man imidlertid prioritere. Ulike prinsipielle og praktiske hensyn medfører at redningshelikoptrene skal prioritere søk- og redningsoppdrag. Ambulanseoppdrag prioriteres likt med redningsoppdrag i de tilfeller der helsetjenestens eget materiell ikke er egnet. Begge disse oppdragstypene prioriteres foran *annen flerbruk*, for eksempel bistand til politiet. Da dagens helikoptre er vedlikeholdskrevende, er det liten kapasitet til å trene på slike oppdrag. Dette innebærer at kontra-terror har lav prioritet. Hendelsene den 22. juli viser at operativ bruk av redningshelikoptre er et høyaktuelt tema. Denne studien har som formål å øke vår innsikt i reelle muligheter og begrensninger ved bruk av 330 skvadronens redningshelikoptre.

Problemstilling for denne oppgaven har vært:

Anvendelse av 330 skvadronens redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag – muligheter og begrensninger

330 skvadronens redningshelikoptre ble anskaffet i 1972 og er blitt oppgradert og modifisert flere ganger. De generelle erfaringene med Sea King er gode. Skvadronens oppdrag er over tid blitt utvidet fra søk og redning til flerbruk, reaksjonstiden er blitt senket fra en time til 15 minutter, og de opererer nå ut fra seks baser mot opprinnelig bare fire. Helikoptrene er imidlertid blitt vedlikeholdskrevende, og de vil være nær 50 år gamle når de erstattes. Kandidatene til nye helikoptre har alle lengre rekkevidde, høyere hastighet og bedre redningskapasitet, og de er mer manøvrerbare. Blant disse skiller ett seg ut fordi det har spesielt lang rekkevidde og stor løfteevne, men det er samtidig mer krevende å bruke når man skal hovre over små båter, lande i tettbygde strøk eller drive fjellredning.

Jeg har knyttet drøftingen av problemstillingen til tre scenarier. De har det til felles at det er *norske* borgere som utfører terrorhandlinger, et valg som er gjort fra min side fordi det er en aktuell problemstilling og det er særlig egnet til å belyse utfordringene forbundet med bruk av militærmakt. Alle scenariene er også av en slik art at det er politiet som har primæransvaret for oppdraget. I det første scenariet ber politiet om *administrativ bistand* for å frakte styrker. I det

andre scenariet ber politiet om *operativ bistand* for å lokalisere en radiologisk bombe ved å søke etter strålingen den avgir. I det tredje scenarioet ber politiet om *håndhevelsesbistand* for å sette inn kontra-terrorstyrker på et kapret fartøy og samtidig å kunne benytte redningshelikopteret som plattform for skarpskyttere.

Bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag reiser ulike *prinsipielt politiske og praktiske* motforestillinger: Enkelte hevder at det bør være et tydelig skille mellom ressurser som benyttes til søk og redning og til kontra-terror. Etter 22. juli er det nok likevel en større erkjennelse av at samfunnet, om nødvendig, må benytte alle tilgjengelige ressurser. Tilsvarende er det i enkelte miljøer, herunder i redningstjenesten, en uro for at nye redningshelikoptre kan få en så sterk flerbruksprofil at prioriteringen av søk- og redningsoppdrag kan bli svekket.

Her er videre *juridiske* utfordringer: Grunnlovens § 99 annet ledd fastslår at regjeringen ikke kan anvende militær makt mot statens medlemmer, bortsett fra i tilfeller som er lovbestemt eller om en forsamling forstyrrer den offentlige ro og den ikke øyeblikkelig adskilles. Professorene Carl August Fleischer og Carsten Smith har stått sentralt i diskusjonen rundt denne paragrafen. Smith har en streng fortolkning av § 99 og fremholder at den omfatter enhver militær deltakelse i politiaksjoner – også bruk av militært materiell, og poengterer fremfor alt behovet for lovhjemmel for slik medvirkning. Fleischer derimot åpner for at enkeltstående militære styrker kan avgis til politiet og underlegges dets ledelse. I dag er det en utbredt oppfatning at militære maktmidler kan benyttes, dog uten at grensene for slik bruk er avklart. Mye av den aktuelle debatten handler om behovet for en klar lovhjemmel slik at man får tydeliggjort grunnlaget og grensene for bruk av militær makt overfor sivile borgere i fredstid.

Jeg har i oppgaven også drøftet *kapasitetsmessige* muligheter og begrensninger og tatt utgangspunkt i de helikoptrene som 330 skvadronen disponerer i dag. Sea King-maskinene er gamle og vedlikeholdskrevende. Enkle oppdrag, som belyst i scenariet *administrativ transport*, kan gjennomføres på en god måte uten ekstraordinær trening eller utrustning. Når oppdragene blir mer komplekse, stilles det imidlertid strengere krav til kapasitet og utrustning samt sertifisering og trening. Annen type oppdrag, som illustrert med scenariet *søk etter skitne bomber*, kan ikke gjennomføres på en god måte da nødvendig søkeutstyr må lånes fra en sivil instans. Trening på slike oppdrag kan heller ikke prioriteres da det på grunn av tekniske årsaker er svært få helikoptre tilgjengelige. Sea King er i dag det eneste av Forsvarets helikoptre som kan løse oppdraget i vårt tredje scenario, som omhandler *maritime kontra-terroroppdrag*. 330 skvadronens redningshelikoptre er imidlertid ikke optimale for denne rollen. Det er stort og tungt å manøvrere og har utslitte FLIR-kamera. Videre er det for få helikoptre til å kunne trene nok på

dette komplekse oppdraget. Det vil ta tid å frakte inn innsatspersonell og besetning med utsjekk for denne type oppdrag, og det vil også ta tid å konfigurere helikoptret med skuddsikre seter.

Oppgavens fokus har vært muligheter og begrensninger, spesielt forbundet med bruk av Sea King. Jeg vil avslutningsvis reflektere over hva som vil kunne gjøres for å bøte på noen av utfordringene som er identifisert i oppgaven. La meg skissemessig omtale fire forhold.

For det første er det åpenbart at anskaffelse av nye redningshelikoptre vil gjøre en merkbar forskjell. Det foreslås at 12 Sea King skal erstattes med 16 nye helikoptre. Vi får dermed flere helikoptre, og de krever også mindre vedlikehold. Med de nye helikoptrene vil tilgjengeligheten for trening på flerbruksoppgaver økes, og klargjøringstiden for kontra-terroroppdrag vil senkes. Men også i fremtiden må det prioriteres, herunder hvorvidt søk- og redningsoppdrag skal ha en entydig forrang foran kontra-terroroppdrag.

I tilknytning til dette kan man for det andre gi kontra-terror en høyere prioritet i redningshelikoptrenes oppdragsportefølje. Dette vil utfordre tilvante forestillinger og fremstå som kontroversielt, og kanskje er ikke opplevelsen av trussel og risiko i politikk og samfunn så alvorlig at slikt kan gjøres, heller ikke i kjølvannet av 22. juli 2011.

For det tredje kan Norge, som et rikt land, velge å øke ressursene som benyttes i kampen mot terror. Ett alternativ kan være å anskaffe to ekstra helikoptre som har som primæroppdrag å trene på og stå på beredskap for bruk i kontra-terror. Deres sekundæroppdrag kan være å bidra i søk- og redningsoppdrag. Helikoptrene kan stå på beredskap i Oslo-området for å sikre kort reaksjonstid for sentrale innsatsstyrker. 330 skvadronens besetninger bør rullere på beredskapen for å sikre et bredt erfaringsgrunnlag. Dette vil nødvendigvis kreve en økning i antall besetninger hos skvadronen. Løsningen vil gi en god beredskap for Sør-Norge. For innsats i Nord-Norge må innsatsstyrkene fortsatt transporteres med fly mellom landsdelene og fraktes videre fra den aktuelle flyplassen med redningshelikopter. I motsetning til i dag vil likevel alle landets besetninger være trent for kontra-terror.

Dersom det er uaktuelt å øke ressursene vesentlig, kan man, som en fjerde mulighet, velge å øremerke to av de nye helikoptrene til kontra-terror. Som i forrige løsningsforslag anbefales det at disse lokaliseres i nærhet til innsatsstyrkene og at 330 skvadronens besetninger rullerer på beredskapen for å sikre et bredt erfaringsgrunnlag. Dersom man i tillegg velger å erstatte Sea King med NH-90 vil man sammen med helikoptrene som utplasseres på fregatter og kystvakt fartøy kunne etablere en enhetsorganisasjon som er trent for offensive oppdrag. Man kan også velge å splitte helikopteranskaffelsen i to typer helikoptre, for eksempel seks AW101 og 10

NH-90, hvor to av de sistnevnte øremerkes til kontra-terror. Da vil man ha noen helikoptre med lang rekkevidde, som fanger opp de relativt få oppdragene som foregår utenfor 200 nautiske mil fra base, og man vil ha noen som kan løse kontra-terroroppdrag og hovedtyngden av primæroppdragene innenfor 200 nautiske mil. AW101 bør i dette tilfellet lokaliseres på steder der det mest sannsynlig vil være behov for langtrekkende helikoptre, altså fra Trøndelagskysten og nordover. To ulike typer helikoptre er i utgangspunktet dyrere å vedlikeholde, men da Norge allerede har 14 NH-90 i bestilling, vil denne typen helikoptre kunne vedlikeholdes av en felles organisasjon. For AW101 kan man inngå et samarbeid om vedlikehold med Danmark, som også benytter disse helikoptrene.

Det er for tidlig å vite om hendelsene 22. juli 2011 vil medføre vesentlige endringer i samfunnets håndtering av terrorisme. I dette inngår også spørsmålet om bruken av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag. Nye tiltak koster penger, og nyordninger utfordrer tilvante forestillinger og institusjonsrevir. Det skal mye til for å flytte fjell.

Vedlegg A – Forkortelser

Begrep	Forkortet	Beskrivelse
Akuttmedisinsk kommunikasjonssentral	AMK	Ambulanse- og helsetjenestens kommunikasjonssentral (telefonnr 113). AMK er betjent av både sykepleiere og koordinatorene for ambulansene.
Anti-terror		Anti-terror er defensive tiltak som for eksempel flyplasskontroll og telefonavlyttinger.
Beredskapstroppen	BT	BT er politiets spesielle innsatsenhet mot terrorisme, gisselsituasjoner og organisert- eller annen alvorlig kriminalitet, og skal på anmodning yte bistand til alle landets politidistrikt inkludert Svalbard.
Chaff		Chaff er små aluminiumsstrimler som slippes ut fra fly som et ledd i egenbeskyttelse. Disse gjør det vanskelig for radarer og radarsøkende missiler å skille mellom aluminiumsstrimler og fly.
Combat Search and Rescue	CSAR	Søk etter og redning av nødstedt personell under stridsmessige forhold.
Den Norske Turistforening	DNT	
Flare		Flare er varmekilder som skytes ut fra fly og helikoptre for å narre varmesøkende missiler bort fra sitt opprinnelige mål.
Forward Looking Infra Red	FLIR	Infrarøde søkekameraer.
Hovedredningssentral	HRS	HRSene er lokalisert på Sola og i Bodø. De har taktisk kontroll og myndighet over koordinering av redningshelikopterressursene på beredskap og foretar utkall til oppdrag.

International Maritime Organisation	IMO	
Kontra-terror		Kontra-terror er offensive tiltak der statens maktapparat benyttes.
Maritim kontra-terror	MKT	MKT er kontra-terroroperasjoner som foregår til sjøs. Eksempler kan være ved kapring av fartøy og oljeplattformer.
Medical Evacuation	MEDEVAC	Medisinsk evakuering.
Night Vision Goggles	NVG	Nattbriller.
Norges geologiske undersøkelse	NGU	NGU bistår som rådgiver i den nasjonale atomberedskapen. De bistår også med mobile målinger ved eventuell radioaktiv forurensning.
Norsk Arbeidsgiverforening	NAF	
Norsk redningsansvarsområde	NRAO	I norsk redningsansvarsområde er Norge gjennom internasjonale konvensjoner forpliktet til å yte redningstjeneste med tilgjengelige ressurser.
Norwegian All-Weather Search and Rescue Helicopter	NAWSARH	NAWSARH-prosjektet er Justis- og beredskapsdepartementets anskaffelsesprosjekt for nye redningshelikoptre. Prosjektet styres av Rednings- og beredskapsavdelingen i JD.
Popular Front for the Liberation of Palestine	PFLP	Folkefronten for Palestinas frigjøring er en paramilitær, marxistisk orientert, palestinsk organisasjon og parti som ble stiftet etter seksdagerskrigen i 1967.
Redningsinnsats til sjøs	RITS	Stortinget bestemte etter brannen om bord på Scandinavian Star at det skulle opprettes en nasjonal redningsgruppe til sjøs som skulle bistå ved brann og ulykker på passasjerskip.
Rote Armee Fraktion	RAF	Den Røde armé-fraksjon var en venstreradikal

		terroristgruppe ansvarlig for en rekke terroraksjoner fra 1970 til begynnelsen på 1990-tallet. Gruppen ble også omtalt som Baader-Meinhof.
Rotor Down-Wash	RDW	Nedad rettet vind fra rotorer på et helikopter eller tiltrotor, helst i forbindelse med sakteflyging eller når det står stille over bakken/sjøen (hover). Down-wash avhenger av en del egenskaper ved helikopteret, så som masse og rotordiameter. Når vinden treffer bakken, vil den endre retning til horisontal vind. Virkningen det har på omgivelsene, avhenger av høyde, vind, avstand etc. Down-wash har betydning for forhold over vann og på bakken og for redningsmannen i forbindelse med start/landing og heising.
Search and Rescue	SAR	Søk etter og redning av nødstedte personer.
Statens strålevern	SSV	Ved atomulykker eller hendelser er Statens strålevern Norges nasjonale og internasjonale varslings- og kontaktpunkt. Dette forholdet er regulert gjennom bilaterale avtaler og Det internasjonale atomenergibyråets (IAEA) konvensjoner om tidlig-varslings og informasjon.
The International Atomic Energy Agency	IAEA	Det internasjonale atombyrået
Utrykningsenhet	UEH	Alle politidistrikt i landet har en utrykningsenhet. Enheten blir brukt i alle typer væpnede aksjoner, samt andre typer krevende situasjoner, herunder antiterror-, livvakt- og eskortetjeneste. Mannskapene som utgjør UEH, kommer fra den ordinære vakt- og patruljestyrken.

Vedlegg B – Respondentoversikt

Major Ståle Schirmer-Mikalsen er stabsoffiser ved Luftforsvarsstaben Utvikling (LST/U) og representerer Luftforsvaret i NAWSARH-prosjektet som ledes av Justis- og beredskapsdepartementet. NAWSARH er JDs anskaffelsesprosjekt for nye redningshelikoptre. Schirmer-Mikalsen har lang erfaring fra redningstjenesten og begynte som flyger på Sea King i 1993. Han har i all hovedsak vært tilknyttet 330 skvadronen siden da, og har blant annet vært avdelingssjef for 330 skvadronens base ved Ørland hovedflystasjon.

Politiinspektør Anders Snortheimsmoen er sjef for politiets beredskapstropp (BT). Han begynte i politiet i 1979 og har jobbet i Beredskapstroppen siden 1982. Her har han blant annet vært vanlig aksjonsmann, divisjonsleder og nestkommanderende. Han tiltrådte stillingen som sjef BT i 2004.

Oberstløytnant Frode Kristoffersen er sjef for spesialstyrkeseksjonen i Forsvarsstabens spesialoperasjonsavdeling. I perioden 2000–2011 jobbet han ved Hærens Jegerkommando (HJK) og Forsvarets Spesialkommando (FSK), blant annet som operasjonsoffiser.

Sigrid Redse Johansen er hovedlærer i folkerett ved Forsvarets stabsskoles avdeling for militærmakt. Hennes fagområde er folkerettslige regler tilknyttet bruk av militærmakt i krig, og i overgangen mellom fred, krise og krig. Redse Johansen er utdannet jurist i Oslo og har arbeidet fem år som advokat i eget advokatfirma før hun begynte ved Forsvarets høgskole. Hun arbeider også med et doktorgradsprosjekt i krigens folkerett ved Juridisk fakultet, Universitetet i Oslo.

Vedlegg C – Informasjonsskriv

Innledning

Hensikten med dette skrivet er å gi informasjon om hvordan intervjuet vil bli gjennomført, samt å gi bakgrunnsinformasjon om tematikk for min masteroppgave. Jeg ønsker samtidig å takke for at du stiller til intervju.

Masteroppgaven

Det overordnede tema for studien er ”Redningshelikoptre som ressurs for kontra-terroroppdrag”. Ideen til dette ble skapt i sammenheng med hendelsene i Oslo og på Utøya den 22. juli 2011. I den påfølgende debatt og diskusjon var utnyttelsen av 330 skvadronens helikopter et sentralt tema. Studiens første del vil redegjøre for sentrale kjerneområder relatert til det overordnede temaet, blant annet terrorbegrepet og kapabilitetskrav til nye redningshelikoptre. Oppgavens andre del vil undersøke muligheter og begrensninger ved bruk av redningshelikoptre i kontra-terroroppdrag. For å unngå å gjøre denne diskusjonen for generell og overfladisk er det utviklet tre scenarier som jeg kort vil oppsummere her.

Scenario 1: Administrativ transport i forbindelse med gisselaksjon

En høyreekstremist har forskanset seg på en av turistforeningens hytter utenfor Bodø og tatt gisler. Denne ligger ca. åtte km fra nærmeste bilvei, noe som tilsvarer ca. to timers gange. I dette tilfellet har Forsvaret mottatt forespørsel om bruk av redningshelikopter til administrativ transport av politistyrker. Planen er å sette dem inn i nærheten av hytten slik at politiet kan bevege seg taktisk det siste stykket.

Scenario 2: Søk etter terrorister og skitne bomber

En gruppe terrorister har anskaffet radiologisk materiale og bygget en skitten bombe. Denne er utplassert på et ukjent sted i Oslo. Gruppen truer med å detonere bomben dersom ikke regjeringen innen 48 timer kommer med en offentlig uttalelse om at den umiddelbart vil trekke hjem det militære styrkebidraget fra Afghanistan. Gruppen har tidligere vist at den har både evne og vilje til å gjennomføre terrorhandlinger. Forsvaret får i dette scenariet forespørsel om å bidra med redningshelikopter i søk etter den radiologiske kilden og ansvarlige terrorister.

Scenario 3: Innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform

I det siste scenarioet har en gruppe radikale islamister med norsk statsborgerskap tatt kontroll over en oljetanker i Nordsjøen som er på vei til Mongstad utenfor Bergen. Dette har de klart ved å plassere personell blant mannskapet om bord. Deres intensjon er å sende et budskap til Vesten

ved å sprengte fartøyet når det ankommer raffineriet. Forsvaret får i dette scenariet forespørsel fra politiet om å frakte kontra-terrorstyrker ut til fartøyet og samtidig fungere som plattform for skarpskyttere.

Intervjuet

Intervjuet vil vare rundt 60 minutter, og samtalen vil bli tatt opp på diktafon. Lydfilen vil i ettertid bli lagret på min ugraderte PC og være tilgjengelig for meg og min veileder ved Institutt for forsvarsstudier (IFS). Av praktiske årsaker vil oppgaven holdes på et ugradert nivå. Det er derfor viktig at det i intervjuet ikke kommer frem sikkerhetsgradert informasjon. Dersom det likevel skulle komme frem slik informasjon, ber jeg om at du påpeker dette slik at lydfilen kan oppbevares iht. Lov om forebyggende sikkerhetstjeneste (sikkerhetsloven). Intervjuet vil i utgangspunktet ikke være anonymt, men jeg vil likevel etterkomme eventuelle ønsker om dette. All informasjon fra intervjuet vil bli behandlet iht. forskningstiske retningslinjer.

Masteroppgaven skal ferdigstilles innen 23. mai 2012 og forsvares muntlig før sensur faller.

Oppgaven gjøres tilgjengelig på Forsvarets høgskoles bibliotek hjemmeside:

<http://brage.bibsys.no/fhs>.

Dersom du har spørsmål vedrørende oppgaven, ber jeg om at du tar kontakt med meg på e-post adresse: rjarwson@fhs.mil.no eller telefon 481 82 916. Du kan også kontakte min veileder Rolf Tamnes (IFS) på e-post adresse: rolf.tamnes@ifs.mil.no.

Med vennlig hilsen

Rune M. Jarwson

Major

FHS/Masterstudiet

Vedlegg D – Samtykkeerklæring

Jeg har lest og forstått orienteringen som er gitt i *Informasjonsskriv "Redningshelikoptre som ressurs for kontra-terroroppdrag"* og gir i denne forbindelse mitt samtykke til å delta i intervju. Jeg er klar over at jeg vil bli identifisert i den endelige oppgaven og eventuelt andre skriftlige publikasjoner fra prosjektet.

Sted og Dato:.....

.....

Respondent

.....

Rune M. Jarwson (FHS/masterstudiet)

Vedlegg E – Intervjuguide

De overordnede spørsmål som ønskes belyst i studien er:

Er det teknisk mulig å benytte redningshelikoptrene i de ulike scenariene?

Er personellet trent for å benytte redningshelikoptrene i de ulike scenariene?

Er det *juridisk* riktig å benytte redningshelikoptrene i de ulike scenariene?

Er det *etisk og moralsk* riktig å benytte redningshelikoptrene i de ulike scenariene?

I hvilken grad påvirker scenariotype svaret på disse spørsmålene?

Fase 1: Rammesetting (5 min)

1. Løs prat (2 min)

Uformell prat

2. Informasjon (3 min)

- Egenpresentasjon og informasjon om forskningsprosjektet
- Tema for samtalen og intervjuobjektets rolle
- Planlagt tidsforbruk
- Bruk av diktafon
- Bruk av informasjon som kommer frem under intervjuet, herunder navn, sitater
- Spør om noe er uklart og om respondenten har noen spørsmål
- Signering av samtykke
- Start opptak

Fase 2: Erfaringer (5 min)

3. Overgangsspørsmål

- Hva er din utdannings- og yrkesbakgrunn?
- Hva er din yrkestittel og hvilken stilling jobber du i nå? Hva er ditt fagområde?
- Hva slags erfaringer har du med redningstjeneste og kontra-terroroppdrag?

Fase 3: Fokusering (40–45 min)

Intensjonen med dette intervjuet er å belyse noen spørsmål ut fra ulike scenarier. Det vil først bli først bli fokusert på scenariene før det til slutt fokuseres på noen spørsmål som ikke er scenariospesifikke.

- Scenario 1: Administrativ transport i forbindelse med gisselaksjon
- Scenario 2: Søk etter terrorister og skitne bomber
- Scenario 3: Innsetting av styrker og bruk som skarpskytterplattform

Spørsmål:

- Hva er klargjøringstiden for scenariene?
- Er personellet trent for scenariene? Samtrening mellom 330-skv, FSK, Beredskapstroppen
- Monteres det ekstraustyr i forbindelse med slike scenarier (skuddsikring etc.)? I hvilken grad påvirker dette primæroppdraget (rekkevidden etc.)?
- Er Sea King (og fremtidig løsning) egnet til bruk i scenariene?
 - Er det stabilt nok til å benyttes som plattform for skarpskytter?
- Har det noen betydning om helikoptrene har sivil eller militær registrering i scenariene?
- Overordnet kravdokument pkt 2.2.4 sier ” *Redningshelikopterkapasitet skal tilby egenbeskyttelse, (mot kjente risikoer for å unngå havari), som står i stil til den tjenesten som skal ytes*” (Åpen trusselvurdering, 2012, s. 7_ENREF_76). Hva er tilfredsstillende egenbeskyttelse i scenariene?
- Hvilke krav stilles for å operere helikopter operere over sjø? Er andre militære helikoptre egnet til dette scenariet? Hvorfor, hvorfor ikke?
- Er det ut fra et juridisk ståsted akseptabelt å benytte redningshelikoptre i de ulike scenariene?
- Er det ut fra et etisk og moralsk ståsted akseptabelt å benytte redningshelikoptre i de ulike scenariene?
- Anser du andre ressurser for å være bedre egnet i de ulike scenariene? (Spesielt mht scenario nr. 2)

Spørsmål som ikke er scenariospesifikke

- Er redningshelikopter noen gang benyttet til *spesialoppdrag ved bistand til politiet*?
- Vil terrorberedskap svekke redningsberedskapen?
- Etter din mening, hvem bør eie myndigheten til å beordre redningshelikoptre til å bidra i kontra-terroroppdrag? Justis- eller forsvarssektoren?
- Etter din mening, hva er den viktigste lærdommen når det gjelder bruk av redningshelikopter etter 22. juli-saken?
- Genèvekonvensjonene beskriver klart at det er forbudt for sanitetsluftfartøy å transportere personer eller last som ikke faller under definisjonen av sanitetstransport (Genèvekonvensjonene, 2010, s. 222–226). Genèvekonvensjonene gjelder derimot i krig og konflikt.
 - Vil sedvaneretten ha påvirkning på dette?
 - Er vi tjent med strengere krav til bruk av redningshelikoptre i krig enn i fred?
- Hallgeir H. Langeland (SV) er uenig i å kombinere rednings- og terrorberedskapshelikoptre. Han mener dette er en farlig rolleblanding. Terrorister vil ikke se forskjell på et redningshelikopter og en maskin brukt i terrorberedskapen (Helgesen, 2011a).
 - Er det juridisk riktig å blande rollene?
 - Er det etisk/moralsk riktig å blande rollene?
- Bistandsinstruksen sier: *Politiets og militære enheter skal ikke inkorporeres i hverandre under politiaksjoner* (Forsvarsdepartementet, 2003). Hvordan stiller dette seg mht bruk av redningshelikopter i scenariene?

Fase 4: Tilbakeblikk

5. Oppsummering (ca. 5 min)

- Oppsummere funn
- Har jeg forstått deg riktig?
- Er det noe du vil legge til?
- Eventuelt

Vedlegg F – Overordnede krav til redningshelikopterkapasiteten

Tabellen oppsummerer de overordnede krav som skal oppfylles av fremtidige redningshelikoptre. Det overordnede kravdokumentet forutsetter i tillegg at de nye redningshelikoptrene tilfredsstiller alle relevante lover og forskrifter, samt andre militære og sivile bestemmelser som gjelder for redningstjeneste, fartøy, utstyr og ytre miljøstandarder (Forstudie for ny redningshelikopterkapasitet del 3, 2010, s. 12).

Krav	Kravformulering	Kravet støtter effekt mål			
		1	2	3	4
1.	Redningshelikopterkapasitet skal kunne unnsette to nødstedte (inkl. pasienter i MEDEVAC) ved ytterkanten av det norske redningsansvarsområdet (NRAO) og returnere til behandlingssted.	X			
2.	Redningshelikopterkapasitet skal innen to timer etter varsling kunne nå ut til 150 nm fra grunnlinjen for deretter å unnsette 20 nødstedte og returnere til land.	X			
3.	Redningshelikopterkapasitet skal kunne nå hele kystlinjen og fastlandet, og unnsette minst 20 nødstedte og returnere til trygt sted på hele landområdet.	X	X		
4.	Løsningen for redningshelikopterkapasitet skal sikre at alle baser kan opprettholde 15 minutter beredskap 100 % av tiden.	X	X	X	
5.	Redningshelikopterkapasitet skal kunne støtte branntjenesten ved redningsinnsats til sjøs (RITS).	X	X		
6.	Redningshelikopterkapasitet skal være egnet for og tilpasset søk og lokalisering av søkeobjektet.	X	X		
7.	Redningshelikopterkapasitet skal være egnet for og tilpasset utførelse av sjøredning under krevende forhold.	X	X		
8.	Redningshelikopterkapasitet skal være egnet for og tilpasset fjellredning under krevende forhold.		X		
9.	Redningshelikopterkapasitet skal kunne operere sikkert og beskytte mannskap og passasjerer.	X	X	X	X

10.	Redningshelikopterkapasitet skal kunne gi nødstedte og pasienter medisinsk behandling av kvalitet tilsvarende luftambulansetjenesten under operasjon.	X	X	X	
11.	Redningshelikopterkapasitet skal være utstyrt for å kunne kommunisere og dele informasjon effektivt med HRS og alle sivile og militære enheter som normalt deltar i redningstjeneste.	X	X	X	X
12.	Redningshelikopterkapasitet skal være robust og tilgjengelig når det trengs og understøttes av effektive logistikk- og vedlikeholdsløsninger.	X	X	X	
13.	Redningshelikopterkapasitet og utrustning skal kunne oppdateres til tidsriktig kapasitet i levetiden.	X	X	X	X
14.	Redningshelikopterkapasitet skal ha egenskaper som gjør at den i en flerbruksrolle fungerer like godt som eller bedre enn dagens løsning.				X
15.	Redningshelikopterkapasitet skal inneholde utdanning og trening av personellet som skal betjene og vedlikeholde materiellet, som sikrer høy kompetanse for alle kritiske funksjoner.	X	X		

Vedlegg G – Litteratur og kilder

Intervju

- Johansen, S. R. (2012, 7. februar). [Intervju om Genèvekonvensjonen, Grunnloven og redningshelikopter].
- Kristoffersen, F. (2012, 14. februar). [Intervju om FSK/HJK, redningshelikopter og bistandsinstruks].
- Schirmer-Mikalsen, S. (2012, 10. februar). [Intervju om 330 skvadronen, redningshelikopter og bistandsinstruks].
- Snortheimsmoen, A. (2012, 14. februar). [Intervju om Beredskapstroppen, redningshelikopter og bistandsinstruks].
- Solberg, S. (2012, 20. februar). [Telefonsamtale om redningstjenesten, bistandsinstruks og HRS].
- Aamoth, O. (2012, 3. februar). [Samtale om Alta-aksjonen].

Litteratur

- Agøy, N. I. (1994). *Militæretaten og "den indre fiende" fra 1905 til 1940: hemmelige sikkerhetsstyrker i Norge sett i et skandinavisk perspektiv*. [N.I. Agøy], Oslo.
- Asvall, H. (2011). Reagerer på planer om politi i redningshelikoptre. *NRK*. Hentet fra <http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7803534>
- FOR 2003-02-28 nr 220: Instruks om Forsvarets bistand til politiet. (2003).
- Brovold, B. I. F. (2005, 07.02.). *Fremtidens Heimevern*. Hentet fra http://www.oslomilsamfund.no/oms_arkiv/2005/2005-02-21%20GIHV.html
- Budalen, A., & Nygård, Ø. (2012). Prioriterer ikke nye kameraer som kan redde liv. *NRK*. Hentet fra <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nordland/1.8001015>
- Børresen, J., Gjeseth, G., & Tamnes, R. (2004). *Allianseforsvar i endring: 1970-2000* (Vol. B. 5). Bergen: Eide.
- Dalløkken, P. E. (2009, 07.05.). *De fem kandidatene*. Hentet fra <http://www.tu.no/motor/article208828.ece>
- Dalløkken, P. E. (2011, 29.11.). *Sea King-enes konge*. Hentet fra <http://www.tu.no/motor/article294468.ece>

- Dalløkken, P. E. (2012, 06.03.). *Planlegger ni år til med Sea King*. Hentet fra <http://www.tu.no/motor/article298814.ece>
- Dalløkken, P. E., & Helgesen, O. K. (2010, 29.09.). – *Lar Ekofisk i stikken*. Hentet fra <http://www.tu.no/olje-gass/article261078.ece>
- Dansk Søfartshistorie. *M/F Skagerak*. Hentet fra <http://janss.dk/skagerak.php>
- Duvsete, S. (2004). *Kalde krigere og barmhjertige samaritaner 1945–1990* (Vol. B. 3). Oslo: Aschehoug.
- Espenes, Ø. (2010). Forsvaret og Politiet – lovhjemler og "Bistandsinstruksen". I G. L. Dyndal (Red.), *Strategisk ledelse i krise og krig* (s. 277–296). Bergen: Fagbokforl.
- FFI-fakta. (2006). *Virkninger av kjernevåpen*. [Kjeller]: FFI.
- Fimreite, A. L., Langlo, P., Lægreid, P., & Rykkja, L. H. (2011). *Organisering, samfunnssikkerhet og krisehåndtering*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Finnmark Dagblad. (2007, 02.01.). *Politiet fryktet branntragedie*. *Finnmark Dagblad* Hentet fra <http://www.finnmarkdagblad.no/nyheter/article2496619.ece>
- Fleischer, C. A. (1981). *Bruk av militær makt, militært utstyr m.v. i indre konflikter spørsmål om rekkevidden av Grunnlovens paragraf 99 annet ledd*. Oslo: Justisdepartementet.
- Forstudie for ny redningshelikopterkapasitet del 2. (2010). *Overordnet strategidokument*. Oslo: Justis- og politidepartement. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/kampanjer/helicopters/concept-study.html?id=615640>
- Forstudie for ny redningshelikopterkapasitet del 3. (2010). *Overordnet kravdokument*. Oslo: Justis- og politidepartement. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/kampanjer/helicopters/concept-study.html?id=615640>
- Forsvaret. (2012, 27.01.). *Sea King*. Hentet fra <http://forsvaret.no/om-forsvaret/utstyrsfakta/luft/Sider/Sea-king.aspx>
- Forsvarsdepartementet. (2003). *FOR 2003-02-28 nr 220: Instruks om Forsvarets bistand til politiet*. Oslo: Forsvarsdepartementet.
- Genèvekonvensjonene*. (2010). Oslo: Norges røde kors.

LOV 1814-05-17 nr 00: Kongeriget Norges Grundlov, given i Rigsforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814, (1814).

Halvorsen, I. (2012). Vil vi klare det bedre en annen gang? *Dagsavisen*. Hentet fra http://www.dagsavisen.no/nyemeninger/alle_meninger/cat1003/subcat1038/thread243035/#post_243035

Haugen, E. L. (2011a). Dette er beredskapstroppen. *BT*. Hentet fra <http://www.bt.no/nyheter/innenriks/Dette-er-beredskapstroppen-2545138.html>

Haugen, E. L. (2011b). – Han pratet mye og virket upåvirket av alt som skjedde. *BT*. Hentet fra <http://www.bt.no/nyheter/innenriks/Han-pratet-mye-og-virket-upavirket-av-alt-som-skjedde-2545128.html>

Heieraas, B. O. (2010). Bajonetter til innvortes bruk: sivil-militære relasjoner i historisk perspektiv. I G. L. Dyndal (Red.), *Strategisk ledelse i krise og krig* (s. 91–107). Bergen: Fagbokforl.

Helgesen, J. P. (2011a, 15.11). Omstridt terrorforslag. *Stavanger Aftenblad*, s. 9–10.

Helgesen, J. P. (2011b, 24.03.). *Ønsker ikke redningshelikoptere med våpen*. *Aftenbladet* Hentet fra <http://www.aftenbladet.no/nyheter/innenriks/Onsker-ikke-redningshelikoptere-med-vapen-1844587.html>

Hjorthol, L. M. (2006). *Alta: kraftkampen som utfordret statens makt*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Haavik, K. (7. november 1973). Terrorister på vei mot Slagen-raffineriet? Beredskap mot olje-sabotasje. Hentet fra <https://web.retriever-info.com/services/archive.html?method=displayPDF&documentId=05501619731107AR01400&serviceId=2>

Johansen, I. (2006). *Scenarioklasser i Forsvarsstudie 2007: En morfologisk analyse av sikkerhetspolitiske utfordringer mot Norge*. FFI-rapport 2006/02664: Kjeller: Forsvarets forskninginstitut.

Johnsen, A. B., Andersen, M. A., & Torgersen, H. H. (2011). Stoltenberg vil gi Forsvaret mer ansvar *VG*. Hentet fra <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/oslobomben/artikkel.php?artid=10015680>

Justis- og politidepartement. (2009, 02.09.). *Pressemelding nr. 131 – 2009*. *Redningshelikopterbasen i Florø åpnet i dag*. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/pressemeldinger/pressemeldinger/2009/redningshelikopterbasen-i-floro-apnet-i-.html?id=575074>

Justiskomiteen. (2011, 12.04.). *Innstilling frå justiskomiteen om endringar i statsbudsjettet for 2011 under Justis- og politidepartementet – Redningstenesta. Stortingsbehandling* Hentet fra <http://www.stortinget.no/nn/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2010-2011/110412/3/#a2>

Justiskomiteen. (2012, 18.01.). *Open høring i Den særskilte komite til å behandle redegjørelse fra justisministeren og forsvarsministeren i Stortingets møte 10. november 2011 om angrepene 22. juli onsdag den 18. januar 2012 kl. 11.15 (midlertidig) Stortingsbehandling* Hentet fra <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Horinger/2011-2012/120118/>

Karlsen, V. (2012, 16. april). [Mailveksel med 330 skvadronen om mobile radiometriske målinger].

Kjeldstadli, K. (1994). *Et splittet samfunn: 1905-35* (Vol. 10). Oslo: Aschehoug.

Kjøk, Å. (2004). *Motiver for terroranslag mot norsk oljevirksomhet*. Kjeller: FFI.

Lepperød, T. (2012). Her er terrordommen. *Nettavisen*. Hentet fra <http://www.nettavisen.no/nyheter/article3323852.ece>

Mærli, M. B. (2006, 05.12.). *Radiologisk terrorisme: "Soft Killers"*. Hentet fra http://www.bellona.no/artikler/artikler_2006/Radiologisk%20terrorisme

Naftali, T. (2005). *Blind spot: the secret history of American counterterrorism*. New York: Basic Books.

NGU. (2008, 11.01.). *Radioaktiv stråling* Hentet fra <http://www.ngu.no/en-gb/hm/Geohazards/Radon-awareness/Radioaktiv-straling/>

Norheim-Martinsen, P. M. (2011). *Trender, scenarioer og sorte svaner – utfordringer for fremtidens landmakt*. FFI-rapport 2011/01667: Kjeller: Forsvarets forskningsinstitutt.

Norsk Luftfartsmuseum. *Bell 47 D-1*. Hentet fra <http://www.luftfart.museum.no/Utstillinger/Bell47.htm>

NOU 1997:3. (1997). *Om redningshelikoptertjenesten: utredning fra et utvalg oppnevnt av Justis- og politidepartementet i brev av 11. oktober 1995: avgitt til Justis- og politidepartementet 12. desember 1996*. Oslo: Statens forvaltningstjeneste. Informasjonsforvaltning

- NOU 2001:31. (2001). *Når ulykken er ute. Om organiseringen av operative rednings- og beredskapsressurser*. Oslo: Statens forvaltningstjeneste. Informasjonsforvaltning. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/Rpub/NOU/20012001/031/PDFA/NOU20012001003100DDDPDFA.pdf>
- NOU 2007:15. (2007). *Et styrket forsvar: utredning fra Forsvarspolitisk utvalg oppnevnt ved kongelig resolusjon 18. august 2006: avgitt til Forsvarsdepartementet 31. oktober 2007*. Oslo: Statens forvaltningstjeneste. Informasjonsforvaltning. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/pages/2027693/PDFA/NOU200720070015000DDDPDFSF.pdf>
- NUPI-notat 673. (2005). *Hva gjør Norge utsatt for terrorisme?: trusselscenarier og norsk sårbarhetsforvaltning* (Vol. nr 673). Oslo: Norsk utenrikspolitisk institutt.
- PBS I. (2011). *PBS I: politiets beredskapssystem del I: retningslinjer for politiets beredskap* (Vol. nr. 2011/4). [Oslo]: Politiet, Politidirektoratet.
- Politiet. (2011, 10.06.). *Utrykningsenheten – politiets skarpeste redskap*. Hentet fra https://www.politi.no/nord_trondelag/aktuelt/nyhetsarkiv/2011_06/Nyhet_10025.xml
- Politiets Fellesforbund. (2004) Politiforum. *Vol. 8. Kamp om terror*.
- Prop. 146 S (2010–2011). *Anskaffelse av nye redningshelikoptre mv. i perioden 2013–2020*. Oslo. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/regpubl/prop/2010-2011/prop-146-s-20102011/3/1.html?id=649948>
- Regjeringen.no. (2005, 16.09.). *Pressemelding Nr.: 164/2005*. Hentet fra http://www.regjeringen.no/nn/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/smk/Nyheter-og-pressemeldinger/2005/norge_undertegner_konvensjon_mot.html?id=257672
- Regjeringen.no. (2007, 19.10.). *Oljemarkedet og Norge*. Hentet fra http://www.regjeringen.no/nb/dep/oed/tema/olje_og_gass/Oljemarkedet-og-Norge.html?id=461038
- Rui, J. P. (2011). Politiets behov for støtte fra Forsvaret: Lovgivning er nødvendig. I *Lov og rett. Norsk juridisk tidsskrift. Nr. 8. 2011*. (s. 445–446). Oslo: Universitetsforlaget. Hentet fra <http://www.idunn.no/ts/lor/2011/08/art03>
- Rønning, J. S. (2012, 12. mars februar). [Mailveksel med NGU om mobile radiometriske målinger].

- Schmid, A. P. (2011). *The Routledge handbook of terrorism research*. London: Routledge.
- Sickel, M. (2012, 12. mars). [Mailveksel med SSV om mobile radiometriske målinger].
- Smith, C. (1984). *Militære maktmidler overfor norske borgere*. Oslo: Aschehoug.
- St.meld. nr. 44 (2000–2001). *Redningshelikoptertjenesten i fremtiden*. Oslo. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/regpubl/stmeld/20002001/stmeld-nr-44-2001-.html?id=332003>
- St.prp. nr. 33 (1970–71). *Om samtykke til at Justisdepartementet i 1970 foretar bestilling av 10 helikoptre til bruk for redningstjenesten*. Oslo: Justis- og politidepartementet
- Statens strålevern. (2006). *Årsmelding 2006*: Statens strålevern.
- Stortinget. (2011a). *Innst. 207 S (2011–2012): Innstilling fra Den særskilte komité om redegjørelse fra justisministeren og forsvarsministeren i Stortingets møte 10. november 2011 om angrepene 22. juli (Vol. nr.207 (2011–2012))*. [Oslo]: [Stortinget].
- Stortinget. (2011b, 10.11.). *Redegjørelse av justisministeren og forsvarsministeren om angrepene 22. juli 2011*. Hentet fra <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2011-2012/111110/2/>
- Støtte og samarbeid. (2007). *Støtte og samarbeid: det moderniserte totalforsvarskonseptet: en oversikt over viktige ordninger og retningslinjer*, . Oslo: Forsvarsdepartementet.
- UNSCR 1373. (2001). *Threats to international peace and security caused by terrorist acts*. United Nations. Hentet fra <http://www.un.org/Docs/scres/2001/sc2001.htm>
- UNSCR 1540. (2004). *Non-proliferation of weapons of mass destruction*. United Nations. Hentet fra http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions04.html
- Øverland, E. F. (2003). *Perspektiver på framtidsarbeid – Hvordan håndtere fremtiden?* Oslo: Norges Forskningsråd. Oslo: Norges forskningsråd. Hentet fra <http://www.aksjonsprogrammet.no/vedlegg/Prosessveileder.pdf>
- Åpen trusselvurdering. (2012). *Åpen trusselvurdering*. Oslo: Politiets sikkerhetstjeneste