

President Bush beordrade nationella säkerhetsrådet att se över möjliga rustningskontroller och förtroendeskapande åtgärder. En av dessa var 'Open Skies'.

Den 30 maj 1989 framförde Bush återigen förslaget, nu vid ett NATO-möte med adress till Sovjetunionens Gorbatsjov. Förslaget innebar i korthet att länder anslutna till 'Open Skies' skulle öppna lufterum för "vanliga obeväpnade, icke stridande flygplan för övervakningsflygningar", allt i syfte att öka öppenhet och insyn för att därigenom skapa förtroende.

Resultatet blev först en "övningsflygning" med en canadensisk C-130 över Ungern för att se om förslaget var genomförbart. Därefter samlades NATO och WP i Ottawa Canada i februari 1990 för en första konferens. De 23 deltagande länderna arbetade i tre veckor utan att nå en överenskommelse, varför det bestämdes att en fortsättning skulle ske i Budapest i maj.

● ● Sverige var inte representerat vid Ottawamötet. Däremot bestämdes att Sverige och de övriga neutrala staterna (Finland, Schweiz och Österrike) skulle delta som observatörer i Budapest.

Stora ansträngningar gjordes för att dessa skulle få officiell status – dock utan att lyckas helt. Statusen blev att Sverige inbjöds till s k Open Plenaries och Briefings. Inofficiellt skapade Sverige dock goda informationskontakter och då främst med Norge och Västtyskland.

En av anledningarna till att de neutrala inte fick deltagarstatus var märkligt nog Cypern-frågan. Om de neutrala skulle vara med måste också de alliansfria vara med – således även Cypern. Detta förslag föll på grund av de mindre goda relationerna mellan Grekland och Turkiet vad beträffar gemensamhetsintresset Cypern.

Den svenska delegationen till Ungern leddes av ambassadör Strömholm i Budapest och bestod i övrigt av personal från UD plus Thorleiv Orhaug (FOA) och Bengt Martinson (Flygstaben).

● ● Det stod ganska snart klart att åsikterna mellan väst och öst var för stora för att en överenskommelse skulle kunna nås under de tre veckor konferensen var planlagd. Det stod också klart att det nu inte längre var NATO (16) mot WP (7) ... utan snarare 22 mot 1.

Ungerns utrikesminister Mr Gyula Horn uttalade i ett sitt öppningsanförande: "Security policy must provide for the establishment of a new European security structure instead of the old one based on the existence of two military blocks. This new structure, which must extend to all



Öppna luftlandskap skapar förtroende

Av Bengt Martinson

Före "kalla krigets dagar" vid fyrmaktsmötet i Genève 1955 framförde president Eisenhower ett förslag om en typ av kontrollflygningar över varandras territorium som kallades "Open Skies". Under årens lopp har förslaget representerat det öppna västerländska samhället och Östeuropas nej det slutna kommunistiska. ★ ★ Det "som kunde varit" för länge sedan kom att bli vilande fram till 12 maj 1989, då USA:s nye president Bush i ett tal åter framförde idén om "Open Skies", nu mot bakgrund av det kommunistiska staternas sönderfall i Östeuropa.

states of our continent, must be characterized by an emphasis on the non-military factors and co-operation and security." Ungefär: Säkerhetsskapande åtgärder skall inte byggas upp av militärblock utan av och genom alla stater i Europa i samförstånd utan militära bindningar.

Resultatet av konferensen blev att enighet inte kunde uppnås. Flera svårlösta problem fanns kvar att knäcka. Man överlämnade till politiska beslut om en eventuell fortsättning, vilket också uttrycktes i positiva ordalag efter toppmötet Bush-Gorbatsjov. Ett förnyat möte avsågs äga rum redan i juli med alternativt datum i september. Nu talar man om januari -91!

● ● De stora frågorna som måste lösas är:

► **Sensorfrågan.** – Allväderutrustning krävs och troligen kommer man att acceptera SAR (Synthetic Aperture Radar) förutom foto. Signalspaning är inte tillåtet. – Frågan synes troligen kunna lösas.

► **Flygplanen.** – Sovjetunionen kräver att det inspekterade landet skall välja flygplan, dvs sovjetiska flygplan över Sovjet. Väst vill naturligtvis använda sina egna flygplan. – Frågan bedöms mycket svår att lösa.

► **Informationsspridning.** – Den information som samlas in under en flygning bör vara varje deltagande lands egendom och finnas tillgänglig i ett "bibliotek", anser Sovjetunionen. Väststaterna anser däremot att bearbetad information och

eventuella slutsatser är "privat" egendom. – En lösning bedöms möjlig med utbyte mellan de två berörda länderna eller enbart tillhandahållande av väderdata.

► **Kvotering.** – En av de större tvisteårgorna. Parterna är överens om att respektive land skall ta emot lika många flygningar som man själv önskar få. Över Sovjetunionen finns önskemål om 100 flygningar, medan Sovjetunionen bara vill ta emot 25. Skillnaden i åsikt är stor och kan också vara avhängig av informationsfrågan.

► **Territoriets utsträckning.** – Åsikterna är olika om flygningarnas varaktighet i tid och rum. Största problemet torde dock vara att Sovjetunionen också vill flyga över amerikanska baser i tredje land som i vissa fall inte är anslutet till överenskommelsen. Exempelvis kan Sovjetunionen kräva att få flyga över en amerikansk bas på Filippinerna. – En bedömning är att Sovjetunionen måste ge efter på kravet.

Som synes är *Open Skies-projektet långt från en underskrift*. Utvecklingen i Östeuropa talar dock för en minskning av stående styrkor och en ökning

av förtroendeskapande åtgärder. Här är 'Open Skies' en billig kontrollåtgärd som rätt hanterad sannolikt kan hjälpa till att garantera freden i Europa.

● ● Ett praktikexempel på 'Open Skies' kan skisseras enligt följande:

► Land A vill kontrollera något i land B. Ett flygplan utrustat med kameror och SAR finns tillgängligt. Transitflygning begärs genom land C samt att få genomföra flygning enligt färdplan i aktuellt område. Detta skall ske 24 tim före flygning. Landningen sker på en tidigare anvisad flygbas, där flygplanet kontrolleras av tekniker. Två kontrollanter (monitorer) följer med på flygningen. Landning sker på anvisad flygbas, där resultatet kontrolleras.

► Land B vill flyga över land A. Begäran kommer 24 tim före. På anvisad flygplats ("Port of Entry") finns tekniker och monitorer. Flygplanet landar för kontroll och flyger sedan enligt godkänd färdplan. Endast flygsäkerhetsbetingade restriktionsområden får finnas. Landning sker på anvisad flygplats ("Port of Exit") för kontroll och återflygning ut ur landet sker i flygvägssystemet.

Kostnader för ett svenskt deltagande beräknas till ca 2,5 milj kr/år för drift samt grundkostnad för modifiering av flygplan alternativt nyköp och inköp av sensorer.

FlygvapenNytt bevakar utvecklingen och avser hålla läsekretsen förtroende orienterad så fort som nyheter finns att servera. ■