



Ledamoten
LARS WEDIN

Lars Wedin är pensionerad kommandör, gästforskare vid Försvarshögskolan och IRSEM (Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire) i Paris samt medlem av den franska maritima tankesmedjan Téthys.

Motorvägar på havet

Artikeln är en översättning av ett paper framlagt av författaren vid Fransk-Brittiska advokatsamfundets konferens i London 2009-12-11: «The Mediterranean Union, its six objectives and the future».

I sin "blåbok" om unionens maritima politik slår Europeiska kommissionen inledningsvis fast: "Havet är Europas livsnerv. Europas hav och kuster är centrala för kontinentens välmåga och välstånd – de är Europas handelsvägar, klimatreglerare, livsmedel-, energi- och resurskällor och populära områden för bosättning och rekreation." Havet täcker 71 % av jordens yta. Världsekonomin, och därmed vårt välstånd, är starkt beroende på säkra och fungerande kommunikationer till sjöss; 90% av världshandeln går på köl; en siffra som också gäller EU:s utrikeshandel. EUs BNP är till 40 % beroende av havet. Mer än 400 miljoner passagerare passerar årligen Europas hamnar, fartyg och färdlinjer. Maritima transporter och därmed förknippade aktiviteter sysselsätter 1,5 miljoner människor. EUs sammanlagda kust är 95.000 km lång med hundratals hamnar. EU har alltså en stark maritim prägel.

Europa har emellertid inte ännu helt dragit nytta av den potential som den maritima sektorn besitter. Som var och en kan se, är Europas vägnät överlastat. Dagens transportsystem kan inte hantera den förväntade 70-procentiga ökningen av godsmängd fram till 2020. Vi måste hitta andra lösningar än lastbilar på vägar. Tåg och interna vattenvägar är två möjligheter, sjötransport – denna artikels ämne – är en tredje.

Bakgrund

Dagens beroende av vägtrafik har många nackdelar. Systemet med en chaufför som i en lastbil lastar en container är knappast rationellt för längre transporter. Överbelastningen av vägnätet leder till nedsmutsning och olyckor. Transporter mellan "Europas trädgårdar" i Sydeuropa och de norra delarna måste på många ställen passera genom tunnlarna som natur-



LES AUTOROUTES DE LA MER

ligtvis är sårbara. Detta visade sig inte minst vid den stora branden i tunneln under Mont Blanc 1999. Det tog fyra år innan tunneln åter kunde öppnas för lastbilstrafik, vilket skapade stora problem för trafik och berörda områden – såväl de som blev av med trafiken som de som fick överta den.

Å andra sidan är Europas näringsliv beroende av välfungerande logistikkedjor. Konceptet ”just-in-time” innebär att det inte finns några lager i egentlig mening. Varorna är så att säga hela tiden på väg mellan förädlingsställen och kunder.

I den ovan nämnda blåboken presenterar Europeiska kommissionen, bland annat, ett maritimt transportsystem kallat *sjömotorvägar*.¹ Tanken är att skapa ett transportsystem som är effektivare, säkrare och mindre nedsmutsande än det nuvarande. Belastningen på Europas motorvägar skulle minska, den förväntade ökningen av godstransporterna skulle kunna hanteras samtidigt som perifera

delar av Europa skulle få bättre kommunikationer. Systemet skulle också bidra till ekonomisk utveckling i Europa.

Sjötransporter spelar redan idag en viktig roll i europeisk ekonomi. Korta transporter har, mellan 1995 och 2002, ökat med omkring 25 %. Räknat i tonkilometer står redan idag sjötransporter för 41 % av Europas fraktmarknad medan vägnätet hanterar 45 %. *Sjömotorvägar* innebär alltså ingenting fullständigt nytt, det handlar snarare om att göra sjötransporter effektivare genom att integrera detta med andra transportsystem.

Konceptet sjömotorvägar²

Ett transportnätverk – nytt eller redande existerande – kan av EU erkännas som en *sjömotorväg* om det uppfyller vissa kriterier. Nätverket skall vara av dörr-till-dörr typ och ge regelbunden, säker service av hög kvalitet och med hög turtäthet. All-

1 Se Regeringen, *En sammanhållen svensk havspolitik*, (Prop 2008/09:170). Det engelska begreppet är *Motorways of the Sea*.

2 Detta och det därpå följande avsnittet är i första hand baserat på dokumentation från Europeiska kommissionen, se litteraturlista i slutet.



Karta över sjömotorvägar. Källa: http://ec.europa.eu/transport/maritime/doc/motorways_sea_2004_07_30_map.pdf

mänt skall nätverket kunna ta över en avsevärd del av den förväntade ökningen av godstransporter samt ge förbättrad åtkomst till delar av Europa som ligger perifert eller på öar.

Som exempel anför Kommissionen en sjömotorväg mellan norra delen av Iberiska halvön och medlemsstaterna runt Nordsjön, och omfattar fyra fartyg med sex turer per vecka. En sådant system

skulle innebära ett skifte av transportsätt för nära 5 miljarder tonkilometer under tre år. Detta skulle i sin tur innebära en besparing om 125.000 ton koldioxid. Vidare skulle detta innebära att en kö om 3 km lastbilar i båda riktningarna lyftes av vägarna per dag. Det är alltså fråga om potentiellt stora vinster.

Skapandet av en sjömotorväg kommer emellertid allt som oftast att kräva stora

investeringar. Här är Kommissionen beredd att ge finansiella bidrag genom det europeiska transportnätet *Trans-European Transport Networks (TEN-T)* och programmet *Marco Polo II*.

För närvarande finns det fyra sjömotorvägsprojekt: Östersjön, Västeuropa, Sydosteuropa samt Sydvästeuropa (se karta). De två senare projekten utgör också en länk till Medelhavsunionen, som vi återkommer till.

Ett antal mer specifika projekt är också på gång varav tre stycken relativt nyligen har fått finansiellt stöd: Trelleborg – Sasnitz, Karlshamn – Klaipeda, and Zeebrugge – Esbjerg. Sjömotorvägar är alltså inte bara spännande idé utan ett pågående projekt, som är högt prioriterat på den politiska agendan. I propositionen “En sammanhållen havspolitik” skriver regeringen: ”Sverige bör fortsatt aktivt söka EU-bidrag för olika sjömotorvägsprojekt i syfte att utveckla förutsättningarna för närsjöfarten.”³

Sjömotorvägar är också ett sätt att stödja den viktiga europeiska sjöfartsnäringen. Denna möter ökad, och ibland ojust, konkurrens från tredje länder.

Det finns emellertid ett antal utmaningar som måste mötas.

Utmaningar

Den viktigaste utmaningen, utöver finansiering, är att få de olika delarna av ett transport-system att fungera som ett integrerat nätverk inkluderande olika transportmedel.

Transport av frukt och grönsaker från Iberiska halvön till Irland är ett bra exempel. Varje år kräver transporten av dessa varor 60.000 lastbilar! En sjömotorväg

3 Regeringen, *En sammanhållen svensk havspolitik*, (Prop 2008/09:170), s. 114.

skulle bli mycket kortare – mellan 600 och 1.200 km – och varje fartyg kan ta ett stort antal containers medan lastbilar i princip bara tar en enda. Nu är det emellertid färskvaror det handlar om så det får inte bli långa avbrott i transportkedjan. Frukten och grönsakerna kan inte lämnas att ruttna i containers i en hamn bara för att det har uppstått avbrott mellan olika transportsystem. Infrastrukturen i hamnarna måste alltså byggas ut så att övergången från land- till sjötransport, och tvärtom, blir sömlös. Vidare måste varuflödet anpassas så att det vare sig blir brist eller stockning. Det måste därför finnas någon form av administrativt ledningssystem, som omfattar hela transportkedjan från dörr till dörr. Vidare torde nära samverkan mellan inblandade parter och respektive regeringar vara viktig.



Moderna och anpassade hamnar krävs.

Sjömotorvägsprojektet innebär också behov av anpassade fartyg. Dessa bör vara rimligt stora – det finns inget behov av jättefartyg. De måste ha mycket effektiva system för lastning och lossning samt måste vara såväl säkra som miljövänliga. Mycket forskning pågår för närvarande, inte minst vid Chalmers,⁴ inom dessa områden. Inte minst söker man kunna konstruera fartyg med extremt låga utsläpp.

4 Jämför Olle Rutgerssons inträdesanförande i KÖMS 2009-11-05.

Men effektiva fartyg kräver välfungerande hamnar med snabba förbindelser inåt landet. Sjömotorvägar ställer därför krav på ökad effektivitet i Europas hamnar. Ett intressant exempel är den nya containerterminalen i Marseille som har direkt förbindelse med Rhone-floden genom en ny kanal. Ett annat exempel är planerna på att göra Paris till en hamnstad genom höghastighetslänkar till hamnarna i Le Havre och Rouen. Men igen, allt detta kräver investeringar.

Mer allmänt behöver Europas sjöfartsnäring bli mer konkurrenskraftig. Särskilt viktigt är att skapa goda förutsättningar för denna. EU bör stödja konkurrenskraften hos sjöfart som är av hög kvalitet, är innovativ och har goda miljöegenskaper. Det bör vara lönsamt att välja ”gröna” lösningar.

En viktig fråga är att minska det administrativa krånglet. Sjöfartens konkurrenskraft gentemot landtransporter anses som låg på grund av att det administrativa regelverket är mer komplicerat speciellt för farligt gods. Detta beror i sin tur på de speciella regler, som gäller för sjötransporter, där den normala inomeuropeiska rörligheten (Schengen) inte gäller. Det är faktiskt så att ett fartyg, som går från en EU-hamn till en annan, alltid anses som om det kom från en utomeuropeisk hamn. Det lämnar och återvänder till EUs tullområde, vilket ställer krav på komplicerad administration. För att lösa detta problem planerar EU nu ett *Europeiskt sjötransportssystem utan hinder*.

En annan viktig fråga är rekrytering av kvalificerad personal till den maritima näringen. För nävarande beräknas EUs medlemsstater i den nära framtiden ha en brist på mellan 10.000 och 15.000 handelssjömän. Det är därför nödvändigt



Det måste finnas insatsmöjligheter. Här representerat av Kustbevakningens nya fartyg KBV 002. Foto: Kustbevakningen.

att göra näringen mer attraktiv för unga människor genom ökad välfärd, bättre arbetsförhållanden, förbättrade karriärmöjligheter samt en allmän förbättring av yrkets image. En viktig fråga är också bättre och samtidigt kontinuerlig utbildning.

Säkerhet är en vital fråga. Ett system för integrerad och effektiv havsövervakning⁵ är en grundförutsättning. Ett sådant system skulle också kunna vara värdefullt när det gäller att möta gemensamma europeiska utmaningar som organiserad brottslighet, miljöolyckor, terrorism, piratverksamhet, illegalt fiske, nedmutning och konsekvenser av klimatförändringar.

Under hösten 2009 lade det svenska ordförandeskapet i EU ned ett stort arbete på att påbörja skapandet av ett samordnat och pelaröverskridand övervakningsystem i syfte att skydda medlemsstaternas och unionens intressen. Pilotprojekt är nu på gång såväl i Nord-europa som i Medelhavet och vid Atlantkusten.

5 Av okänd anledning envisas regeringen att tala om ”sjöövervakning” men detta begrepp blir konstigt applicerat på t.ex. Atlanten.



Örlogsflottor har en självklar roll för skyddet av sjömotorvägarna. Foto: FM

Det spanska ordförandeskapet fortsätter nu det svenska arbetet. Inte minst hoppas man kunna öka synergin mellan den gemensamma försvarspolitiken och den integrerade maritima politiken.⁶

Ett effektivt övervakningssystem är nödvändigt men inte tillräckligt. Det måste också finnas resurser som gör det möjligt att agera. *Arctic Stars* äventyrliga resa hösten 2009 visar att inte ens Europas farvatten här helt säkra. Och när trafik leds från vägarna till havet kommer den organiserade brottsligheten säkerligen ha förmåga att anpassa sig till de nya omständigheterna. Hänsyn måste också tas till risken för terroristattacker. I dessa sammanhang krävs ett intimt samarbete mellan polis, tull, kustbevakningar och mariner. *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics (MAOC-N)* i Lissabon är ett bra exempel på vad som kan göras i detta avseende. Här följs narkotikatrafiken från Sydamerika med huvudsakligen marina medel (satelliter, marinspaningsflyg, örlogsfartyg) tills de

6 När Lissabonfördraget nu trätt i kraft talar vi om gemensam säkerhets- och försvarspolitik i stället för ”Europeisk” dito. Eftersom den integrerade maritima politiken är lanserad av kommissionen är denna principiellt en civil fråga.

polisiära organisationerna kan ingripa när transporter närmar sig europeisk kust. *CHENS (Chiefs of European Navies)* har lagt fram ett värdefullt förslag i frågan med titeln *Developing a European Interagency Strategy for Maritime Security Operations*. Det spanska ordförandeskapet understryker också vikten av att skapa gemensamma maritima styrkor med uppgift att bland annat genomföra maritima säkerhetsoperationer. Ett mål bör sannolikt vara att skapa ett europeiskt koncept för *Maritime Domain Awareness* definierat, enligt amerikansk modell, som *the effective understanding of anything associated with the maritime domain that could impact the security, safety, economy or environment of the European Union*.

Containersäkerhet är en annan viktig fråga. Detta blir inte minst viktigt i ett sömlöst system av dörr-till-dörr typ. Ett trovärdigt säkerhetssystem är sannolikt också en förutsättning för ett förverkligande av *Europeiskt sjötransportsystem utan hinder*. Här utgör det amerikanska *Container Security Initiative (CSI)* en viktig, men kanske inte tillräcklig, grund.

Slutligen har varje region sina specifika problem som behöver lösas. I Östersjön är exempelvis en effektiv isbrytningsorganisation en förutsättning för att sjömotorvägar skall fungera hela året.



Isbrytare är nödvändiga i Östersjön

Medelhavet

Sjömotorvägar – och andra motorvägar – är ett av de sex prioriterade projekten för Medelhavsunionen.⁷ Frågan är nu om en sådan utveckling är önskvärd och möjlig och i så fall under vilka förutsättningar.

Inledningsvis bör påpekas att denna fråga också är ett svenskt intresse. Genom vårt medlemskap i EU och i Schengen är Sverige ur politisk och geopolitisk synvinkel, men förvisso inte kulturellt, en Medelhavsstat.⁸

Medelhavet spelar en viktig geopolitisk roll genom att det utgör en länk mellan Atlanten och Asien via Svarta och Röda haven. Över Medelhavet går omkring 30 % av världens sjöfart och 25 % av dess fartygsburna oljetransporter. Runt Medelhavet finns mer än 450 hamnar och terminaler. De större hamnar tar emot över en miljon kryssningsturister per år. Det bör dock noteras att handeln mellan de Nordafrikanska staterna är av relativt låg omfattning.

Medelhavsområdet karaktäriseras också av stora problem varav miljöförstöring kanske är det viktigaste. Ett annat problem är illegal immigration, i första hand från Afrika. Denna förorsakar stora förluster i människoliv när ranka, överfulla båtar kapsejsar; en brottslig verksamhet som också skapar spänningar runt Medelhavet. Medelhavet är också en viktig transportled för smuggling av narkotika till Europa.

7 [http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/europe_828/union-europeenne-monde_13399/relations-externes_853/union-pour-mediterranee_17975/union-pour-mediterranee-celebration-premier-anniversaire-13.07.09_74973.html](http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/europe_828/union-europeenne-monde_13399/rerelations-externes_853/union-pour-mediterranee_17975/union-pour-mediterranee-celebration-premier-anniversaire-13.07.09_74973.html), 2010-02-03

8 Tyvärr är det svårt att få exempelvis fransmän att, av samma skäl, förstå att Frankrike är en Östersjöstat.

Det är ett viktigt europeiskt intresse att länderna vid Medelhavets södra strand utvecklas till stabila och demokratiska stater. Detta mål kan inte uppnås utan engagemang och detta är just vad Medelhavsunionen är till för. Bortsett från kommersiella intressen kan maritima förbindelser spela en viktig roll i detta sammanhang. Ett säkert och miljövänligt transportssystem, som binder samman de norra och södra stränderna skulle kunna utgöra ett viktigt område för samarbete. Därför är förbättrade maritima transporter ett av Medelhavsunionens sex prioriterade projekt. I sammanhanget bör påpekas att EU har antagit en strategi för Medelhavet: *a Sea-Basin strategy of good governance.*

Investeringar för ökad sjöfartssamarbete i detta sammanhang kommer från EUs program MEDA (*mesures d'accompagnement financières et techniques*). Som redan har nämnts berör två av de fyra aktuella sjömotorvägsprojekten Medelhavet.

Det går emellertid inte att bortse från att terroristorganisationer och organiserade smugglare är verksamma i en del Nordafrikanska stater. Det är alltså nödvändigt med åtgärder, som avser säkerhet inte bara i betydelsen *safety* utan också avseende *security*.

Ett första steg bör rimligen vara att aktuella Nordafrikanska stater deltar i det ovan diskuterade projektet att skapa ett europeiskt integrerat havsövervakningssystem. Staterna bör också samarbeta med den europeiska gränsbevakningen FRONTEX (*European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders*) i syfte att söka stoppa smuggling och andra kriminella aktiviteter.

Så långt bör ett samarbete inte vara alltför kontroversiellt, om än inte lätt. Att integrera Nordafrikanska stater i systemet *sjömotorvägar* – och då rimligen också i *Europeiskt sjötransportsystem utan hinder* – torde vara mer komplicerat och kräva omfattande säkerhetsåtgärder. Containersäkerhet torde utgöra en nyckelfråga. Det är lätt att tänka sig konsekvenserna om terrorist- eller kriminella organisationer kan placera sina ”varor” i containers som sedan kan röra sig fritt över Europa. Relevanta hamnar måste därför certifieras i enlighet med CSI.

Om de inte redan gjort så bör aktuella stater delta i *Proliferation Security Initiative (PSI)* och låta fartyg under sin flagga bli kontrollerade, när så bedöms nödvändigt, av örlogsfartyg som deltar i Natos operation *Active Endeavour* i Medelhavet. Här krävs då också sannolikt ett bra samarbete mellan EU och Nato vilket, som bekant, inte är alldeles enkelt.

Avslutande diskussion

Projektet *sjömotorvägar* och *Europeiskt sjötransportsystem utan hinder* är två mycket ambitiösa program, som säkert skulle vara utomordentligt värdefulla för Europa och dess medborgare. Vägar skulle bli mindre överbelastade, olyckorna skulle minska, ekonomisk effektivitet skulle öka och, inte minst, miljön skulle förbättras.

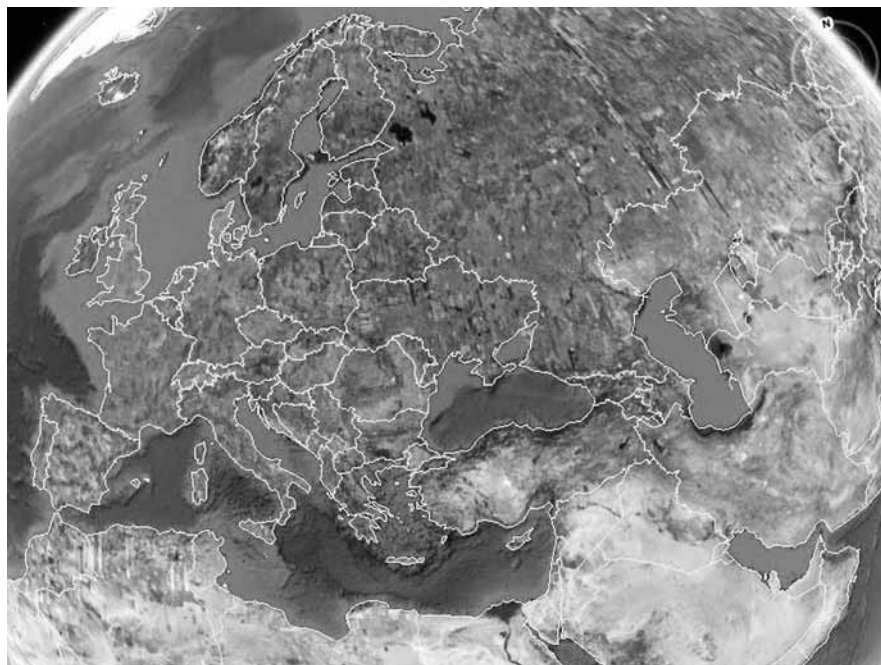
Det är enkelt att identifiera ett antal möjliga problem där finansiering torde vara det mest fundamentala. Ett annat är att flera medlemsstater som Cypern, Irland och Storbritannien inte är med i Schengen. Kommer de att acceptera *Europeiskt sjötransportsystem utan hinder*, d.v.s. ett maritimt Schengen, vilket tycks vara en förutsättning för ett integrerat

transportssystem?

Projektet kan också lätt ses som hot mot diverse viktiga särintressen. De som är beroende av det vägbundna transportsystemet kommer knappast att uppskatta en överföring av godstransporterna till fartyg. Europeiska lastbilschaufförer har många gånger visat sin förmåga att skapa problem, när de uppfattar att deras intressen hotas. Före jul blockerade exempelvis franska chaufförer distributionscentraler för livsmedel med potentiellt katastrofala konsekvenser för julhandeln. Det är också fullt tänkbart att ökade maritima transporter står i konflikt med fiskeindustrins intressen. Även fiskare har många gånger visat sig ha förmåga till militanta aktioner som exempelvis blockering av hamnar. Detsamma kan sägas om hamnarbetare, som sannolikt kommer att vara negativa till varje försök att effektivisera arbetet.⁹ Förkämpar för miljön kommer sannolikt att stödja en minskning av landsvägstrafiken men kommer också att vara emot nödvändiga satsningar på infrastruktur runt aktuella hamnar. Politisk styrka och ledarskap torde alltså vara nödvändigt men är ack så ovanliga företeelser.

Ett nätverk av *sjömotorvägar* skulle kräva att nuvarande idéer för ett integrerat havsövervakningssystem realiseras. Förmågan att hantera olyckor och kriminella aktiviteter, inklusive terroristattacker, måste också öka. Projektet innebär faktiskt att delar av Europas tillgångar flyttas från land till sjöss. Det är därför nödvändigt att utveckla en verklig Europeisk Maritim Strategi och ett koncept för *Maritime Domain Awareness*,

⁹ Dessa problem är ganska okända i Sverige men är en del av verkligheten inte minst i Frankrike.



EU med omgivande farvatten.

som omfattar såväl örlogsmarina som civila aspekter. Europas marina styrkor och deras kollegor i kustbevakningarna måste stärka sitt samarbete såväl nationellt som internationellt. I dessa avseenden kan *sjömotorvägar* bli en katalysator för en nödvändig utveckling.

En utvidgning av *sjömotorvägar* till Medelhavets södra strand skulle säkerligen ge en viktig impuls för bättre samarbete kring detta, också för Sverige, viktiga hav. En sådan satsning kan därför också bli ett verktyg för ökad stabilitet och demokrati där så behövs. Man får inte bortse från det starka samband som finns mellan maritima frågor och mänskliga rättigheter och rättstatens principer. Det skulle emellertid vara nödvändigt att noga utvärdera potentiella vinster gentemot risker. Några lämpliga åtgärder skul-

le vara att aktuella stater deltar i kommande europeiska övervakningssystem, samarbetar med FRONTEX, låter sina hamnar certifieras i enlighet med CSI, deltagande i PSI samt samarbete med *Active Endeavour*. Det är emellertid lätt att tänka sig att sådana åtgärder betraktas som politiskt svåra eftersom i varje fall CSI och *Active Endeavour* ingår i "kriget mot terrorismen" och har stark koppling till USA respektive Nato.

Kungl. Örlogsmannasällskapet och Marinen borde kunna gå en gyllene framtid till mötes eftersom intresset för maritima frågor knappast har varit så stort sedan 1950-talet. För Marinen gäller det dock att kunna förverkliga sin dubbla identitet; som en del av en integrerad Försvarsmakt och som en del av sjöfarts-sverige.

Litteratur

Marie Jacobsson, *Folkrätten, havet och den enskilda människan*, (Stockholm: Liber, 2009)

http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/europe_828/union-europeenne-monde_13399/relations-exterieures_853/union-pour-mediterranee_17975/union-pour-mediterranee-celebre-son-premier-anniversaire-13.07.09_74973.html, 2010-02-03

Regeringen, *En sammanhållen svensk havspolitik*, (Prop 2008/09:170).

Discours de M. Le Président de la République, *Sur la politique maritime de la France*, Le Havre 16.97.2009, <http://www.elysee.fr>

Progress Report on the EU's Integrated Maritime Policy: questions and answers. 15.10.2009. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press_rel151009a_en.html

Council ready to see the Integrated Maritime Policy step up a gear. 17.11.2009. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press_rel171109_en.html

Chiefs of European Navies, *Developing a European Interagency Strategy for Maritime Security Operations*. <http://www.chens.eu/products.htm>

Commission of European Communities, *Progress Report on the EU's Integrated Maritime Policy*, Brussels 15.10.2009. {SEC(2009) 1343}.

Commission of European Communities, *An Integrated Maritime Policy for the European Union*, Brussels, 10.10.2007, {COM(2007) 574 final}

Commission of European Communities, *The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe. Report on the Motorways of the Sea. State of play and consultation*, Brussels, 18.10.2007, SEC(2007) 1351, {COM(2007) 606 final}.

Commission of European Communities, *European Maritime Transport Space without Barriers*. Consultation report 2008.

Commission of European Communities, *Motorways of the Sea*. Consultation report 2008.

Commission Européenne, *Les autoroutes de la mer. Une alternative en transport routier de marchandises en Europe*. Broschyr 2006.