



Självständigt arbete i krigsvetenskap, 15 hp

<i>Författare</i> Flkd Cecilia Eklund	<i>Program</i> OP 07-10
<i>Handledare</i> Fil. dr. Pia Molander	
	<i>Beteckning</i>
Sjötransporter Fungerar gamla teorier om sjöfartskydd idag?	
<p>Några av de stora sjöteoretiker som vi utbildas på idag var verksamma i en tid innan insatsförsvaret, men deras teorier anses fortfarande vara användbara idag. Idag genomför svenska flottan andra typer av insatser än på slutet av 1800-talet, då teoretikerna Mahan och Corbett var verksamma. Kriget ser inte likadant ut idag och både tekniken och taktiken har utvecklats. Är de teorier vi utbildas på, tillämpbara idag?</p> <p>Syftet med denna uppsats är att undersöka teorier om skydd av handelsfartyg och jämföra hur detta skydd genomförs i nutid med fokus på insatsen i Adenviken. Utgångspunkten har varit att genom kvalitativ textanalys beskrivit Mahans, Corbetts och Vegos teorier om skydd av handelstransporter. Dessa har jämförts med varandra samt med en fallstudie genomförd på Operation Atalanta.</p> <p>En av slutsatserna är att teoretikerna Mahan, Corbett och Vego har liknande teorier. De talar om säkra hamnar, konvoj, eskort och säkra färdvägar som metoder att skydda handelstransporter. Skillnaden är hur metoderna genomförs samt hur viktiga de är. De metoder av Mahan och Corbett som återfinns i Operation Atalanta är framförallt eskort, men även vikten av säkra farleder och knutpunkter. Vegos metoder som återfinns är även eskortföretag, men även vikten av luftherravälde vid skydd av handelstransporter och att arbeta med att vidta förebyggande åtgärder.</p> <p><u>Nyckelord:</u> Alfred Mahan, Julian Corbett, Milan Vego, Operation Atalanta, Sjöfartskydd, konvoj, eskort.</p>	

Sea transport

Does the old theories of commerce security have relevance today?

Mahan and Corbett, which we study today, were operating in an era before the Cold War and international military intervention, but are still considered useful. Today the Swedish fleet carries out other types of missions than in the late 1800s, when Corbett and Mahan were active. War does not look the same today as both technology and tactics have evolved. Are the theories we study, applicable today?

The purpose of this paper is to examine theories about the protection of merchant ships and compare Mahans, Corbetts and Vego theories with how it is implemented in the present day, focusing on the operation of the Gulf of Aden. This paper uses qualitative text analysis to describe Mahan, Corbett and Vegos theories, on the protection of commercial shipments. These were compared with each other and the results were later applied to a case study on Operation Atalanta.

One of the conclusions are that Mahan, Corbett and Vegos theories are similar, concerning securing ports, convoy, escort and securing routes. The difference however is how to apply these methods and the importance of them. Mahan and Corbett's theories, which are applicable to Operation Atalanta concern escort, and the importance of safe routes and hubs. Vegos theories which are applicable are escorts and the importance of air supremacy for the protection of trade and transport to work with preventive measures.

Key words: Alfred Mahan, Julian Corbett, Milan Vego, Operation Atalanta, maritime security, convoy, escort.

Innehållsförteckning

1. Handelsjöfart	4
1.1. Problemformulering	5
1.2. Syfte och frågeställningar	5
1.3. Avgränsning	5
1.4. Metod	6
1.4.1. Vetenskapligt förhållningssätt	6
1.4.2. Arbetsmetod	7
1.4.3. Datainsamling	8
1.4.4. Metodkritik	8
1.4.5. Reliabilitet och validitet	9
1.5. Tidigare forskning, källor och källkritik	10
1.6. Disposition	12
1.7. Centrala begrepp	13
1.7.1. Sjöfartsskydd	13
1.7.2. Konvoj	13
1.7.3. Eskort	14
2. Sjöteorier kring skydd av handelstransporter	15
2.1. Mahan	15
2.1.1. Mahans teorier	15
2.2. Corbett	17
2.2.1. Corbetts teorier	17
2.3. Vego	19
2.3.1. Vegos teorier	19
2.4. Slutsatser av teorierna	23
3. Operation Atalanta	26
3.1. Uppgifter	27
3.2. Genomförande	27
3.3. Slutsatser av Operation Atalanta	27
4. Diskussion	27
4.1. Diskussion om slutsatserna	27
4.2. Diskussion av resultat	27
5. Sammanfattning	27
5.1. Förslag till fortsatt forskning	27
Referensförteckning	27
Bilaga	27

1. Handelsjöfart

Jorden består av sjuttio procent vatten och haven har långt tillbaka i historien varit ett vanligt medel att nyttja för att frakta gods på. I dag fraktas nittiofem procent av internationell handel på haven.¹ Alla länder är mer eller mindre beroende av sjötransporter idag², även i militära sammanhang då den maritima arenan är viktig för logistiktransport, både för trupp och materiel.³ Det är i nationens intresse att handelsfartyg kommer fram säkert, både till och från landet för att säkerställa sin import och exporthandel. För att handelsfartygen ska komma fram säkert till destinationer, kan de ibland behöva hjälp med skydd. Det kan bland annat vara skydd i form av eskort eller att hamnen de ska lägga till vid är säker.

Idag har globaliseringen medfört att regionala konflikter får internationell påverkan. Det är olika aktörer som är i krig med varandra, än olika stater och den egna nationen påverkas mer av vad som händer internationellt.⁴ Idag finns det en svensk insatsstyrka i Adenviken, utanför Somalia, som är med i Operation Atalanta. De har en rad olika uppgifter, men huvuduppgiften är att eskortera fartyg som fraktar förnödenheter åt *World Food Program* (WFP) och skydda dessa mot pirater.⁵

Inom officersprogrammet bygger utbildningen i grundläggande militärteori ofta på äldre teorier som är skrivna i en annan tid än, den vi lever i nu. Inom marinen kom inte några av de stora teoretikerna förrän slutet på 1800-talet.⁶ Det finns två kända sjöteoretiker som skrev sina teorier på sent 1890-tal och början av 1900-talet och de är Alfred Mahan och Julian Corbett. De hade teorier om hur viktiga transporterna till sjöss var, både för ett lands samhälle och för kriget. I dag finns en teoretiker vid namn Milan Vego, han har idéer om sjökrig och sjöfart i nutid och har koncentrerat sig på sjöteorier i trånga farvatten och även hur flyg påverkar sjöarenan.⁷

¹ Werner, C, *Den blå boken- marina stridskrafter ur ett militärteoretiskt perspektiv*, Stockholm, Försvarshögskolan, (2002), s 18

² Försvarsmakten, *Militärstrategisk doktrin*, Stockholm, Försvarsmakten, (2002) s 38-39

³ Försvarsmakten, *Doktrin för gemensamma operationer*, Stockholm, Försvarsmakten, (2005) s 30

⁴ Werner, C, *Den blå boken*, (2002), s 17-18

⁵ <http://www.forsvarsmakten.se/sv/Internationella-insatser/Eunavfor--Somalia/> (2010-04-13)

⁶ Werner, C, *Den blå boken*, (2002), s 27

⁷ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, Stockholm, Försvarsmakten, (2004), s 167

1.1. Problemformulering

Efter Mahan och Corbetts tid har det bland annat varit världskrig och det Kalla kriget. Den svenska Försvarsmakten har ändrat fokus från invasionsförsvar till insatsförsvar och de har börjat samarbeta med andra nationer och organisationer. Ett resultat av detta är att svenska flottan idag genomför andra typer av insatser än de som genomfördes under eller innan Mahan och Corbetts tid. Med dessa erfarenheter som den svenska Försvarsmakten har fått, bör teorierna ha ändrats, eftersom kriget inte ser likadant ut och att både tekniken och taktiken har utvecklats väldigt mycket. Var Corbett och Mahans teorier så generella eller ämnet tillräckligt utforskat att de fortfarande är aktuella? Är de äldre teorierna relevanta i dag, fast sjökriget har nya förutsättningar?

1.2. Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka teorier om skydd av handelsfartyg och jämföra hur detta skydd genomförs i nutid med fokus på insatsen i Adenviken.

1. Vilka skillnader och likheter finns det mellan äldre och nyare teorier, gällande skydd av handelsfartyg?
2. I vilken utsträckning går det att återfinna dessa teorier i insatsen i Adenviken?

1.3. Avgränsning

Uppsatsen kommer endast att behandla teorier kring skydd av handelsfartyg. Dels eftersom det är nutidsaktuellt med Operation Atalanta och dels för att transporter över haven är viktiga både för handeln och för militären. Det finns i nationers intresse att handelsfartyg kommer fram säkert. Denna avgränsning är gjord för att ämnet marinteori är brett och uppsatsen behöver ett gemensamt ämne i teorierna, som går att jämföra. Ännu en avgränsning är att uppsatsen endast ska behandla de metoder som de olika teoretikerna anser är lämpliga för att skydda handelssjöfarten.

Två av de sjöteoretiker som författaren valt att beskriva i uppsatsen är Mahan och Corbett, som får representera de äldre teorierna. De är de två av teoretikerna som var först ut med att belysa sjökrig. Den teoretiker som får representera nutidsteoretiker är Vego. Han är intressant i denna uppsats på grund av att han är en av få teoretiker som funderar kring sjökrig i trånga farvatten, som då ger en anknytning till Sverige och dess skärgård. Det finns andra teoretiker, som Raoul Castex eller Teophil J. Aube, som även de har behandlat ämnet skydd av

handelsfartyg som inte kommer att bli behandlade i den här uppsatsen, då den är begränsad i storlek.

Fallstudien kommer att göras av Operation Atalanta. Den operationen är utvald på grund av att det är den insats som svenska fartyg genomför nu eller nyss kommit hem ifrån, den är nutidsaktuell. Författaren kommer i fallstudien ha fokus på den svenska Försvarsmakten i insatsen, trots att det finns andra nationer med. Detta för att det är mest intressant för författaren, som senare hoppas kunna arbeta i den svenska Försvarsmakten.

I uppsatsen kommer boken *Taktikreglemente för flottan*⁸ att användas. Den är inte gällande idag, utan utgick september 2008. Det nya taktikreglementet är fortfarande under utveckling och är inte publicerat ännu. Författaren anser att även om denna bok inte är gällande, är det ändå det verk som beskriver den svenska flottans taktik, då det inte finns någon ny. Det som tas i beaktande av författaren, är att boken är publicerad 1987 och är ändå det verk som får representera verkligheten idag tjugo år senare.

1.4. Metod

1.4.1. Vetenskapligt förhållningssätt

Uppsatsens ansats kommer att ha ett hermeneutiskt förhållningssätt till texterna. Hermeneutik innebär att förstå texterna som författaren behandlar, till skillnad från positivism där författaren mer förklarar det som undersöks. Författaren kommer att använda sig av den hermeneutiska forskningsmetodiken, som i läroböcker liknas med en cirkel eller spiral.⁹ Det innebär att författaren inte ser sin arbetsprocess som enkelriktad mot ett statiskt objekt, som ska undersökas. Utan författaren ser det som ska undersökas, att det växer med tiden och processen blir dynamisk. Ju mer författaren förstår av en text, ju mer djuplodade frågor kan ställas till det som undersöks och författaren förstår texten lite bättre. När författaren förstår den bättre kan hon ställa fler frågor och spiralen går vidare med en undersökning som inriktar sig på att beskriva, tolka och utveckla förståelse.¹⁰ Författaren anser att denna förhållningssätt är relevant, då studien syftar till att få en mer djuplodad kunskap och har ett förståelseinriktat syfte.

⁸ Chefen för marinen, *Taktikreglemente för flottan*, Stockholm, Försvarsmaktens läromedelcentral, (1987).

⁹ Ejvegård, R, *Vetenskaplig metod*, Lund, studentlitteratur, (2003) s 23

¹⁰ Hallberg, J, et al, *Om konsten att tänka, granska och skriva på ett vetenskapligt sätt- En introduktion i metodlära*, (2008) s 47-48

1.4.2. Arbetsmetod

Uppsatsen kommer till en början att utgöras av en teorikonsumerande studiemodell, där skydd av handelstransporter ska förklaras genom teorier av olika militära teoretiker. Teorikonsumerande studiemodell innebär att ett visst fall står i centrum och ska förklaras med olika teorier och andra förklaringsmetoder.¹¹ Denna studiemodell är relevant då författaren ska förklara skydd av handelstransporter, som företeelse, med teorier från olika teoretiker. Eftersom arbetet handlar om att sammanfatta, beskriva och förstå de olika teorierna, finns det en metod som kallas kvalitativ textanalys som passar uppsatsens syfte. Kvalitativ textanalys innebär att läsa texten noggrant för att ta fram det väsentliga i den.¹² Med hjälp av denna metod, som har ett förståelseinriktat syfte, kommer författaren att beskriva sjöteoretikernas tankar och idéer, om metoder för att skydda handelstransporter.

För att kunna beskriva vad skydd av transportvägar innebär idag kommer en fallstudie göras på Operation Atalanta. Valet av metoden fallstudie är gjord eftersom författaren vill ha en verklighetsanknytning av hur dagens teorier används. Genom att beskriva genomförandet av skydd av handelsfartyg i Adenviken kommer ett underlag att tas fram i syfte att jämföra med vad teoretikerna har sagt. En fallstudie innebär att författaren ser på en liten del av en större händelse, detta för att kunna beskriva verkligheten. Det specifika fallet får representera verkligheten.¹³

Metoden komparation kommer att användas för att jämföra teorierna, om olika metoder för att skydda handelstransporter, med varandra. Sedan ska teorierna jämföras med fallstudien. Komparation innebär att jämföra en viss företeelse. Dels kommer skillnader och likheter mellan de olika teoretikernas teorier att jämföras och dels kommer teorierna mot fallstudien om Operation Atalanta att jämföras. Med denna metod är det viktigt att enheterna som ska jämföras är jämförbara och att både skillnader och likheter kommer fram.¹⁴ Detta är viktigt för att få ett resultat med skillnader och likheter, som påvisar vilka teorier som återfinns i operation Atalanta.

¹¹ Esaiasson, P, et al, *Metodpraktikan, konsten att studera samhälle, individ och marknad*, Stockholm, Nordstedts förlag, (2007), s 42

¹² Ibid, s 237

¹³ Ejvegård, R, *Vetenskaplig metod*, (2003), s 33-34

¹⁴ Ibid, s 41-42

1.4.3. Datainsamling

För att hitta material till textanalysen har det genomförts en litteratursökning för att hitta relevant litteratur. Litteratur kan vara böcker, artiklar eller rapporter.¹⁵ Litteraturen har hämtats från Anna Lindhbibliotekets databas, sökorden har varit teoretikernas namn, samt olika variationer av skydd av transporter, som skydd av handelsfartyg, konvoj och eskortering. Inspiration till litteratur har författaren även funnit i källförteckningar ur boken *Militärteorins grunder*, som är kurslitteratur för officersprogrammet, och uppsatsen *Klassiska sjöteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982*.¹⁶

Material till fallstudien har hämtats på Högkvarteret och i kurslitteratur för officersprogrammet. Det var svårare att hitta relevant information om fallstudien. Fallet som används är pågående i dag och det är en anledning till att det inte finns mycket skrivet om Sveriges insats i Adenviken.¹⁷ Författaren har inte stött ihop med några sekretessbelagda handlingar. Det kan även vara en anledning till att författaren inte har funnit dem, just för att de har varit under sekretess.

För att författaren lättare skulle kunna klargöra om litteratur var relevant har hon som första steg läst innehållsförteckningar och sammanfattningar. Det är ett bra tillvägagångssätt för att arbeta med material om teoretikerna, men den fungerade inte med samma fördel vid fallstudien, då materialet inte fanns i utförandet med innehållsförteckning och sammanfattning.¹⁸

1.4.4. Metodkritik

På frågan *Vilka skillnader och likheter finns det mellan äldre och nyare teorier, gällande skydd av handelsfartyg?* ska författaren förstå och beskriva vad teoretikerna anser med skydd av handelstransporter med en kvalitativ metod, som har ett förståelseinriktat syfte. Att författaren inte valde den kvantitativa metoden är att syftet med uppsatsen inte är att se ett visst mönster eller samband mellan de olika teorierna som kommer att behandlas.¹⁹

¹⁵ Ejvegård, R, *Vetenskaplig metod*, (2003), s 45

¹⁶ Olofsson, C, *Klassiska sjökrigsteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982*, Yrkesofficersprogrammet 06-09, Sjöstridsskolan, 2009-05-12.

¹⁷ <http://www.forsvarsmakten.se/sv/Internationella-insatser/Eunavfor--Somalia/> (2010-06-05)

¹⁸ Ejvegård, R, *Vetenskaplig metod*, (2003), s 46-47

¹⁹ Bjereld, U, et al, *Varför vetenskap? Om vikten av problem och teori i forskningsprocessen*, Lund, Studentlitteratur, (2002), s 114

Författaren är medveten om att dessa metoder inte har en klar gräns mellan sig och att metoderna under arbetets gång kan gå in i varandra.²⁰

Fallstudiens syfte är att se hur skyddet av handelsfartygen genomförs och på så sätt beskriva verkligheten. Detta ska användas sedan för att svara på frågan *I vilken utsträckning går det att återfinna dessa teorier i insatsen i Adenviken?* Fördelen med den här metoden är att författaren inte behöver ta upp och beskriva hela insatsen, utan bara det väsentliga som behövs till uppsatsen. Nackdelen är att bara ett fall inte kan representera hela verkligheten och att författaren kan få se sina slutsatser som eventuella tillfälligheter i det specifika fallet.²¹

Svårigheten med metoden komparation är att få det som ska jämföras, jämförbart. De olika teoretikerna kan eventuellt se sina teorier från olika krigföringsnivåer. Även materialet för att jämföra fallstudien med teorierna, kan ha olika vinklar. För att få svar på frågorna behöver författaren göra en komparation mellan teoretikerna och mellan teorierna och fallstudien. Ejvegård skriver att vid en komparation ska man utgå från enheter som går att jämföra och det anser författaren att uppsatsen har. Det ska även finnas en generalisering av den företeelse som uppsatsen ska behandla och det kommer författaren att göra under centrala begrepp.²²

1.4.5. Reliabilitet och validitet

Validitet innebär att man mäter det som avses att mätas.²³ Det som kan vara ett problem är att de olika teoretikerna använder olika begrepp kring olika skydd och vägar på haven. Författaren kommer att beskriva de olika begreppen när det kan anses behövas, för att det inte ska vara några tvivel om vad teoretikerna anser.

Reliabiliteten innebär att sättet man mäter är tillförlitligt.²⁴ Reliabiliteten kan anses god, då sättet att ta reda på fakta är att läsa sig till det. Visserligen lever Milan Vego, men en intervju kan inte garantera att tillförlitligheten blir bättre, då språket eller personkemin kan försvåra. Det som kunde ha gjorts är att en annan författare läser samma texter, för att sedan se om resultaten blev lika.²⁵

²⁰ Bjereld, U, et al, *Varför vetenskap?*, (2002), s 115

²¹ Ejvegård, R, *Vetenskaplig metod*, (2003), s 33

²² Ibid, s 41

²³ Ibid, s 73

²⁴ Ibid, s 70

²⁵ Bjereld, U, et al, *Varför vetenskap?* (2002), s 111

Det som kan bli mest osäkert är om slutsatserna efter textanalysen är jämförbara eller inte. De olika författarna har skrivit olika mycket om metoder för skydd av handelstransporter och då olika ingående. Det kan göra att värdena för komparationen blir olika. Detta är bra att vara medveten om, då författaren senare ska se kritiskt på resultatet ur ett vetenskapligt perspektiv.

1.5. Tidigare forskning, källor och källkritik

Av Amiral Alfred Thayer Mahans kommer *Mahan on Naval Warfare*²⁶ att användas. Verket är en sammanfattning av hans teorier, med Allan Westcott som redaktör. Boken består av Mahans originaltexter, men den kan vara påverkad av att redaktören bara har tagit med vad han ansåg var viktigast med Mahans teorier. Boken blev publicerad 1941, inte allt för länge efter Mahan var verksam. Dock hade verkligheten ändrats med det första världskriget och början av det andra, som kunde påverka Westcott av vad han ansåg som Mahans viktiga teorier. Författaren anser att boken ändå är relevant då nutiden också är påverkad av världskrigen. Av Mahan kommer även en svensk översättning till hans verk *The influence of sea power upon history 1660-1783*.²⁷ Boken är även den ett original av Mahan. Den svenska titeln är *Sjömaktens inflytande på historien 1660-1783*²⁸, boken är översatt av L Åkerhielm. Översättningen kom 1899, medan Mahan var verksam och författaren anser då att Åkerhielm var mån om att översätta den enligt originalet.

*Some Principles of maritime Strategy*²⁹ av Julian Corbett kommer att användas i uppsatsen. Då verket är ett av hans original, anses det som det bästa sättet att återberätta hans teorier. Eftersom det är han själv som har skrivit verket, anser författaren att hon inte behöver tvivla på verkets innehåll, då det är Corbetts egna tankar och teorier om sjökrig. Corbett och Mahan var verksamma samtida³⁰ och det kan vara svårt att bedöma vem som var först med teorierna kring skydd av handelsfartyg. Dock har de något olika teorier om skydd av handelsfartyg, samt att Mahan fick sina teorier från att ha analyserat historiska händelsen och var påverkad av markteoretikern Henri Jomini samt att Corbett var påverkad av markteoretikern Carl von Clausewitz.³¹

²⁶ Westcott, Allan, *Mahan on Naval Warfare, selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*, Toronto, General Publishing Company, (1999)

²⁷ Mahan, A, *The influence of sea power upon history*, Boston, Little, Brown and Company, (1890).

²⁸ Mahan, A, *Sjömaktens inflytande på historien 1660-1783*, första delen, Stockholm, Militärlitteratur, svensk översättning, Åkerhielm, L, (1899)

²⁹ Corbett, J, *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis, US Naval Institute, (1988)

³⁰ Mahan 1840-1914, Corbett 1854-1922

³¹ Werner, C, *Den blå boken*, (2002), s 28-29

Den tredje teoretikern är Milan Vego. Två av hans egna verk som kommer att användas, dels *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*³² och dels *Operational Warfare at Sea-Theory and Practice*³³. Dessa är originalverk av honom och kan anses av författaren som ett fördelaktigt sätt att analysera hans teorier. Dock är han verksam efter de andra teoretikerna och har blivit påverkad av deras tidigare teorier. Han har refererat till andra teoretiker som han berättar om andras teorier och hans teorier har en annan kontext, trånga farvatten, än Corbett och Mahan. Det är även hans syfte med hans verk att påvisa teorier kring trånga farvatten och hur sjökriget påverkas av luftstridskrafter.³⁴

*Militärteorins grunder*³⁵, en bok skriven av Jerker Widén och Jan Ångström kommer att användas. Det blir då en sekundär källa till teorierna, men de har refererat till originalverk och de är erkända författare inom Försvarshögskolan. Mot bakgrund av detta anser författaren boken som användbar eftersom att bokens författare inte har egna tankar och teorier med i boken. Den är publicerad 2004 som är långt efter när Corbett och Mahan var verksamma. Det kan ha gjort att de bara har tagit upp vilka teorier som de har ansett har varit relevanta för dagens verksamhet. Författaren anser att det inte påverkar uppsatsen, då syftet är att se om teorierna är användbara idag.

Författaren kommer att använda sig av den *OPLAN*³⁶ som skrevs inför Operation Atalanta. *OPLAN* är ett originalverk som ger vilka riktlinjer och uppdrag den svenska styrkan har, men den beskriver inte hur de taktiskt ska lösa uppgiften. För att se hur svenska enheter ska lösa uppdrag med taktiska riktlinjer kommer *Taktikreglemente för flottan*³⁷ att användas. Dock har den utgått och det nya reglementet är under utveckling. Författaren anser ändå att boken är den som bäst beskriver hur Sverige ska agera taktiskt.

Det har tidigare skrivits uppsatser som har behandlat teoretiker. En av den som författaren har funnit intressant är Claes Olofssons uppsats från Yrkesofficersprogrammet 06/09 med titeln

³² Vego, M, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, London, Frank Cass publisher, (2003)

³³ Vego, M, *Operational Warfare at Sea, Theory and Practice*, Cornwall, TJI Digital, (2009)

³⁴ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, (2004), s 167

³⁵ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, Stockholm, Försvarsmakten, (2004)

³⁶ Försvarsmakten, *OPLAN*, Högkvarteret, HKV beteckning 01 800:52 993

³⁷ Chefen för marinen, *Taktikreglemente för flottan*, Stockholm, Försvarsmaktens läromedelcentral, (1987)

*Klassiska sjöteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982.*³⁸ Uppsatsen handlar om Mahan och Corbetts teorier om strategier angående blockad, etablering av herravälde till sjöss och amfibieoperationer samt i vilken utsträckning dessa går att återfinna i Storbritanniens krigsinsats i samband med Falklandskriget år 1982. Olofssons slutsatser var att bådas teorier fanns med till vissa delar. Uppsatsen tog inte upp de specifika teorier som ska behandlas i denna uppsats, men gav inspiration till litteratur och bakgrundsinformation.

1.6. Disposition

Första kapitlet kommer att inledas med en bakgrund till det valda ämnet. Kapitlet kommer även att innehålla det problemområde som författaren har observerat och vill utforska, vilket syfte uppsatsen har och vilka frågeställningar uppsatsen ska svara på. Vidare kommer en beskrivning av valda metoder, som författaren ska använda, för att kunna svara på frågorna. Sedan kommer vilka avgränsningar som har gjorts, vilka huvudkällor arbetet kommer att arbeta med och varför. I slutet av kapitlet kommer begrepp att beskrivas som kan vara till nytta för läsaren att ha med sig under läsningen av denna uppsats.

I det andra kapitlet kommer de olika teoretikernas bakgrund beskrivas kortfattat för att få en förståelse om vilka de är och deras huvudtankar kring sjökrigföring. I samma kapitel kommer även deras teorier om skydd av handelsvägar att analyseras och beskrivas i syfte att få deras syn på hur skydd av handelsfartyg ska genomföras. Sist kommer författarens slutsatser om vilka likheter och skillnader det finns på teorierna om metoder att skydda handelstransporterna.

I det tredje kapitlet kommer en fallstudie på Operation Atalanta som beskriver hur insatsen i Somalia genomförs. Detta i syfte att förklara hur skydd av handelsfartyg genomförs i dag, i verkligheten. Fallstudien är gjord för att få material som går att jämföra med teorierna. Sist kommer författarens slutsatser om vilka teorier som går att återfinna i Operation Atalanta.

Fjärde kapitlet innehåller en diskussion om och varför det finns skillnader och likheter mellan de olika teoretikerna, samt om de teorier som återfinns i fallstudien. Kapitlet kommer även att innehålla en diskussion om uppsatsens brister som kan ha påverkat resultatet.

³⁸ Olofsson, C, *Klassiska sjökrigsteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982*, Yrkesofficersprogrammet 06-09, Sjöstridsskolan, 2009-05-12.

Femte kapitlet innehåller en sammanfattning av arbetet i syfte att ge en summering av vad uppsatsen behandlar och tar upp. Därefter kommer författarens förslag till fortsatt forskning, som hon har stött på under vägen och ser som ett intressant forskningsområde.

1.7. Centrala begrepp

Sjöfartskydd, konvoj och eskort är begrepp som följer med i hela uppsatsen. Nedan kommer författaren att beskriva dessa för att ge läsare en bild av vad begreppen innebär.

1.7.1. Sjöfartskydd

Sjöfartskydd är en verksamhet som ”syftar till att ge ett eller flera handelsfartyg rimlig säkerhet under passage av ett visst område”³⁹ Skyddet kan vara nära eller långt ifrån det som ska skyddas, det kan vara riktat mot ubåtar eller flyg och det utformas efter vilket behov som finns.⁴⁰ För att skydda transporter i den marina arenan får det tas i beaktning att den marina arenan delas in i olika dimensioner. Dessa är på ytan, under ytan och luften över ytan och att den sträcker sig även från öppet hav till kustnära vatten.⁴¹ Sjöfartskydd kan vara ett frivilligt deltagande av fartyg inom region eller sjötrafikkontroll. Det kan även vara åtgärder som navigationsvarningar, rådgivning, eskortering, minering eller konvojering.⁴²

1.7.2. Konvoj

Konvojsystem innebär att fartygen går tillsammans i en grupp. Tillsammans i en grupp kan fartygen försvara sig bättre än på egen hand. En annan fördel är att en samlad grupp blir mindre synlig, till skillnad från utspridda fartyg som syns på en större yta. Med blotta ögat är konvojen svårare att hitta, men nackdelen är att med dagens teknik är det snarare tvärt om, att de är lättare att hitta.⁴³ Konvojen bör sättas samman i förhållande till fartygens förmåga att åka i liknande fart. Antalet fartyg i konvojen är beroende på om hotet är stort eller litet, om hotet är från luft eller under ytan och på eskortstyrkans storlek. Grundtankar vid ubåtshot är att det bättre att åka i en stor konvoj istället för flera mindre och vid luftshot bör konvojen inte vara fler än fyra fartyg.⁴⁴

³⁹ Werner, C, *Den blå boken*, (2002), s 154

⁴⁰ Ibid, s 154

⁴¹ Försvarsmakten, *Militärstrategisk doktrin*, s 38

⁴² Försvarsmakten, *Doktrin för marina operationer*, Stockholm, Försvarsmakten, (2005), s 67

⁴³ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, (2004) s 230-231

⁴⁴ Chefen för marinen, *Taktikreglemente för flottan*, (1987), 21: 19-25

1.7.3. Eskort

I *Taktikreglemente för flottan* står det att eskort ska finnas då viktiga sjötransporter eller skyddsföremål ska skyddas från motståndarens anfall. Eskortstyrkan sätts ihop tillfälligt beroende på olika faktorer. Faktorerna beror bland annat på geografiska omständigheter, aktuella hot eller skyddsföremålets fart och beväpning. De enheter som kan ingå är ubåtsjaktenheter, luftförsvarens enheter, minröjare och andra stödfunktioner. Ett eskortföretag måste kunna varieras beroende på vilket hot det finns för tillfället, om det är på ytan, under ytan eller i lufrummet.⁴⁵ Ordet eskortera innebär en viss uppgift ”att med åtföljande förband, fartyg, helikoptrar eller flygplan hindra eller försvåra anfall mot ett eller flera skyddsföremål som är under förflyttning”.⁴⁶

⁴⁵ Chefen för marinen, *Taktikreglemente för flottan*, (1987), 11: 72-75

⁴⁶ *Ibid*, 6: 16

2. Sjöteorier kring skydd av handelstransporter

2.1. Mahan

Amiral Alfred Thayer Mahan, levde 1840-1914 och var från USA. 1856 började Mahan studera till sjöofficer och slutade sin karriär som rektor vid US Naval War College.⁴⁷ Han var influerad av markteoretikern Henri Jomini och gjorde om dennes teorier till marinteori. Hans teorier var baserade på analyser av historiska händelser och då mycket från segelfartyg. Genom dessa analyser kom han fram till vissa principer. Hans huvudbudskap var *Lines of Communication*, koncentration och farten. Med farten menade han att flottan var mest påverkad av det fartyget som gick med lägst fart.⁴⁸

2.1.1. Mahans teorier

Enligt Mahan var ett viktigt historiskt argument till sjöburen handel att det var billigare och bekvämare än att frakta på land. Fördelen var framför allt större för två hundra år sedan (1700-talet, författarens anmärkning) då vägar på land var i dåligt skick. Det var inte heller helt säkert på havet, där kunde det förekomma plundringar, men i det stora hela var det säkrare och snabbare att frakta sjövägen. För vissa länder var denna exporthandel en viktig del av en stats ekonomi och de var måna om att fartygen kom fram som de skulle. Då var det viktigt att det fanns säkra hamnar som fartygen kunde gå in till även vid nöd. Ett fartyg behövde ha säkra hemmahamnar, hamnar de lastade och lossade i, samt hamnar de kunde gå in till under färden. Mahan menar att en militär flotta endast behövs för att skydda sina handelsfartyg.⁴⁹

Mahan sa i boken *Mahan on Naval Strategy* att både handelsfartyg och militära fartyg måste ha säkra sjöförbindelser. Ett sätt att säkra färden var att åka i konvoj, för handelsfartyg skulle de även ha beväpnade fartyg som följde med om de hade viktig last. Fartyg kunde även patrullera färdvägar för att upptäcka motståndare, men det var inte ett sätt Mahan tyckte var effektivt. Mahan använde sig av ett uttryck *Lines of Communications*. Det innebar säkra färdvägar för de egna stridskrafterna, men som även kunde användas för handelsfartyg med visst stöd. De sätt som fartyg borde färdas på *Lines of Communications* var antingen ensamt,

⁴⁷ Rekkedal, N, *Modern krigskonst, militärmakt i förändring*, Stockholm, Försvarshögskolan, (2007), s 55

⁴⁸ Werner, C, *Den blå boken*, (2002), s 28

⁴⁹ Mahan, A, *Sjömaktens inflytande på historien 1660-1783*, första delen, (1899), s 32-34

då med en chansning och med hopp om att färdvägen patrullerades, eller i en stor konvoj med beväpnade skyddsfartyg.⁵⁰

Han tyckte även att det var med sjöherravälde, som skapades av blockad eller av avgörande slag, som bäst skyddade sjöförbindelserna.⁵¹ Sjherravälde innebar enligt Mahan att ens egna land hade makten på havet och inte lät motståndaren ha det. Om ett land hade makten på havet hade de full handlingsfrihet i området. Motståndaren kunde få använda havet tillfälligt, men de skulle inte ha möjlighet att påverka den egna statens flotta eller dess handelssjöfart. Mahan skiljde på två olika slags blockader. Den ena var handelsblockad, där syftet var att stoppa handelsfartyg från att komma in och ut från den hamn som blockerades. Den var direkt riktad mot handelsfartyg och inte militära fartyg, om de inte delade samma hamn. Genom att förstöra eller att påverka en motståndares handelssjöfart skulle motståndarens krigsförmåga påverkas till det sämre, eftersom även motståndaren var beroende av sina handelsfartyg.⁵² Det andra sättet var blockad mot motståndarens militära enheter. Mahan menade att genom militärblockad tvinga motståndaren till ett slag, som kommer att avgöra vem som tar herraväldet till sjöss, eller att de kommer att överge området.⁵³ Det bästa sättet att säkra sitt försvar var att anfälla motståndaren. För Mahan innebar ett avgörande slag att anfallet skulle vara riktat mot motståndarens stridsflotta.⁵⁴ Motståndarens flotta skulle vara totalt förintad.⁵⁵

Sammanfattningsvis ansåg Mahan att skydd av handelstransporter var viktiga, han menade att det var meningen med en militär flotta. Sjherravälde var det bästa sättet att skydda sina handelsfartyg. Sjherravälde togs genom antingen blockad eller med avgörande slag. Med sjöherravälde menade Mahan att motståndaren inte kunde verka i området och på det sättet inte påverka den egna flottan eller den egna handelssjöfarten. Han var en förespråkare av säkra färdvägar, som han kallade *Lines of Communications*. De kunde nyttjas av både militära enheter och handelsfartyg, då handelsfartygen fördelaktigt skulle nyttja konvojsystemet med eventuellt beväpnade eskortfartyg. Mahan ansåg även att handelsfartyg behövde ha säkra hamnar att lägga till vid.

⁵⁰ Mahan, A, *Mahan on Naval Strategy, selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*, Annapolis, US Naval Institute, (1991), s 185-188

⁵¹ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, (2004), s 229

⁵² Westcott, Allan, *Mahan on Naval Warfare*, (1999), s 94-95

⁵³ Ibid, s 85

⁵⁴ Mahan, A, *Mahan on Naval Strategy*, (1991), s 297-298

⁵⁵ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, (2004), s 221

2.2. Corbett

Sir Julian Corbett, levde 1854-1922 och var från Storbritannien. Han var inte utbildad officer utan var civil historiker. Han var till del påverkad av markteoretikern Clausewitz. Hans teorier jämför både generella sjömakts teorier och historiska sjökrigshändelser.⁵⁶ Corbett påstod att sjökriget inte var ett eget krig utan ingick i det stora kriget. Corbett formade begreppen *Control of the Sea*, som i översättning blir sjöherravälde, samt koncentration och blockad.⁵⁷

2.2.1. Corbetts teorier

Corbett menade att sjöherravälde var det direkta eller indirekta målet med sjökrigföring, antingen att själv etablera eller att hindra motståndaren att etablera det. Han menade att sjöherravälde innebar ”ingenting annat än kontrollen av sjöförbindelser för antingen kommersiella eller militära syften. Målet med sjökrigföring är kontroll av förbindelser, och inte som i markkrigföring, erövring av territorium”.⁵⁸

Enligt Corbett var grundteorin att skydda känsliga områden. Känsliga områden var de platser som de flesta attackerna skedde och hade därför störst behov av försvar. De känsliga områdena kunde vara hamnar, där det finns många fartyg eller vid knutpunkter, där olika handelsvägar löper samman. Ett exempel på en knutpunkt är Gibraltarsundet. De områdena Corbett ansåg vara mindre känsliga var handelsvägar som gick mellan hamnarna och genom knutpunkterna. Corbett ansåg att fokuseringen skulle vara att skydda viktiga områden, än just ett handelsfartyg.⁵⁹ De handelsvägar som ansågs vara mindre känsliga, som färleder, var inte helt oskyddade, även om de hade mindre skydd. Det fanns i praktiken fartyg som patrullerande handelsvägarna. Det var inte deras direkta uppgift men blev det indirekt. Deras uppgift var att inhämta underrättelser, men de kunde även användas till att upptäcka om motståndaren var i närheten och skydda de handelsfartyg som passerade.⁶⁰ Handelsfartyg som passerade i dessa hade tillgång till eskort. Eskortföretag grundades på att fartyg som ändå skulle förflytta sig mellan skyddade hamnar, åkte med handelsfartyg på rutten, då de ändå skulle åt samma håll. Hotet mot handelsfartyg på en handelsväg var sporadiska attacker, men att åka med eskort kunde avvärja dessa attacker. Om det inte fanns fartyg tillgängliga som

⁵⁶ Werner, C, *Den blå boken*, (2002), s 29

⁵⁷ Corbett, J, *Some Principles of Maritime Strategy*, (1988), s xviii

⁵⁸ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, (2004), s 220 svensk översättning från Corbett, J, *Some Principles of Maritime Strategy*, (1988), s 94

⁵⁹ Corbett, J, *Some Principles of Maritime Strategy*, (1988), s 261-265

⁶⁰ *Ibid*, s 271-273

skulle till en annan hamn, fanns det speciella fartyg som kunde eskortera. Dessa skulle vara tillgängliga om det var en konvoj med stort värde eller om det fanns information om att motståndaren fanns utmed handelsvägen, men detta sätt var ovanligt. Det negativa med att åka i konvojer var enligt Corbett att de kunde dra till sig en motståndarstyrka. Ett annat sätt att skydda konvojerna var att ge dem en hemlig färdväg.⁶¹

Det fanns till en början tre faktorer som hade ändrat skyddet på handelsfartyg. För det första var det avskaffandet av kaperi, för det andra var det krigsfartygens minskade operationsområde och det tredje var utvecklingen av trådlös telegrafi. Med krigsfartygens minskade operationsområde menade Corbett att de nya fartygen tog mindre bränsle och på så sätt hade kortare uthållighet. Detta kunde göra att ett fartyg inte kom tillbaka till ett skyddat område och att skyddet längs med färdvägen blev sämre. Detta gällde även för motståndaren. Tidigare kunde ett fartyg befinna sig inom ett visst område och anfälla flera fartyg. Med den trådlösa telegrafen kunde handelsfartyg varna varandra, som då kunde ta andra vägar för att undvika motståndaren. Detta gjorde att det röjda fartyget behövde ändra sin position konstant och det påverkade ytterligare uthålligheten. Tvärtom kunde även motståndare förmedla att det fanns skyddsfartyg på en viss position. Detta tillsammans gjorde att attackerna på öppet vatten minskades och enligt Corbett blev systemet med konvoj ifrågasatt om det var ekonomiskt gångbart.⁶²

Det fanns tre faktorer till som påverkade handelsfartygen och deras färdvägar och med det deras behov av skydd. Det ena var att de inte längre var beroende av vinden för att bestämma färdväg, som på segelfartygens tid. Sen att navigationskunskap generellt blivit bättre och till sist att det fanns fler hamnar. Dessa gjorde att fartygen rörde sig på större areor och på fler antal färdvägar och det blev svårare för motståndaren att kraftsamla till ett effektivt anfall. I och med transporterna över haven ökar, påtalade Corbett att de blev svårare att försvara eftersom de var fler handelsfartyg till antal och att de fanns på en större yta. Det fanns särskilt sårbara områden utanför de redan försvarade områdena. Det var områden där motståndaren ansåg att risken för att anfälla var värd att ta. I dessa områden fick konvojer och dess eskort stöd från fartyg, i form av jaktgrupper, som kom och mötte upp från redan försvarade områden.⁶³

⁶¹ Corbett, J, *Some Principles of Maritime Strategy*,(1988), s 265-266

⁶² Ibid, s 266-270

⁶³ Ibid, s 270-272

Sammanfattningsvis ansåg Corbett att målet med sjökrigföring var sjöherravälde, som innebar att ha kontroll över sjöförbindelser, både för militära enheter och handelsfartyg. En metod för att skydda sina egna transporter var att försvara där de största attackerna skedde, de områdena var hamnarna och knypunkter. En annan metod var eskort, men den var inte etablerad. Med eskortföretag menar Corbett att om det fanns ett fartyg som skulle åt samma håll som det fartyg som behövde skydd, så åkte dem tillsammans. Handelsfartyg som hade värdefull last hade lättare att få eskort. Det var mest tillfället som gav möjligheten till eskort. Corbett var inte en förespråkare av konvojsystemet. Han ansåg att fartyg som åker i konvoj, blir ett lockande mål för motståndaren.

2.3. Vego

Milan Vego har arbetat i handelsflottan, som sjöofficer i den jugoslaviska flottan och är numera professor i USA.⁶⁴ Han har teorier om trånga farvatten och att marinen bara kan operera långvarigt i ett område, om det finns kontroll i luftrummet.⁶⁵ Vego har även behandlat Clausewitz begrepp tyngdpunkt. För att komma åt en fiendes tyngdpunkt måste de avgörande faktorerna upptäckas hos fienden anser Vego. De faktorerna kan vara antingen avgörande styrkor eller avgörande svagheter. Han anser även att dessa faktorer kan finnas i alla utav krigföringens nivåer. Vego menar att det är den avgörande styrkan hos fienden som är tyngdpunkten och det är den som är målet att försvaga. Den behöver inte vara ett fysiskt mål utan kan vara en moralisk.⁶⁶

2.3.1. Vegos teorier

Författaren inleder med att förklara vissa uttryck som Vego använder sig av, för att ge läsaren en större förståelse vad han menar i sina teorier.

Vego använder sig av uttrycket *Narrow Sea*, författaren kommer härnäst att benämna den som trånga farvatten. Trånga farvatten kan enligt Vego geografiskt vara både helt omgärdat av land, men med en smal passage till havet och har lite tidvatten. Det kan även vara vatten som är halvt omgärdat av land, som har en större passage till havet eller vatten som har många

⁶⁴ Werner, C, *Den blå boken*, (2002), s 30

⁶⁵ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, (2004), s 167

⁶⁶ *Ibid*, s 96-97

öar och har mycket tidvatten. Exempel på trånga farvatten är Medelhavet, Karibiska havet och Östersjön.⁶⁷

Herravälde till sjöss är ett gammalt uttryck som innebär total, permanent kontroll i ett område till havs. Om egen part har herravälde i ett område, kan egna sjötransporter utföras fritt och motståndaren nekas tillträde. I trånga farvatten innebär det endast att säkra farleder. I praktiken är det svårt att skapa herravälde till sjöss, utan det är beroende på området och tiden.⁶⁸

Kontroll till sjöss kom till eftersom herravälde till sjöss är svårt att uppnå. Kontroll till sjöss innebär att egna parter ska kunna använda ett område till egna syften och neka motståndaren att använda det. Ute till havs blir landet indirekt påverkad om de har eller inte har kontroll. Det påverkas mer i trånga farvatten. Det innebär inte att ens flotta behöver vara konstant närvarande i området. Kontroll till sjöss innebär inte bara kontroll på ytan, det kan vara under yta eller i luftrummet, det kan vara alla dimensioner samtidigt eller någon utav de.⁶⁹

Enligt Vego är ett av huvudsyftena med herravälde till sjöss att skydda och säkra sin egna sjöburna handel. Det land som inte kan skydda sin handel kan skadas av att mista det som fraktas, men även mista det som redan har åstadkommit, i form av segrar, i kriget. Alla länder som använder sig av sjöburen handel är mer eller mindre ekonomiskt beroende av den. Det beror på landets geografiska läge, som om landet är en ö, och om handel är en stor inkomstkälla för landet, som oljeexport. Strategiskt kan det vara viktigt att ha säkra transportvägar som inte attackeras eller störs ut. För Tyskland under andra världskriget fick de malm transporterat till sig både från Sverige och från Norge. Om en utav dessa vägar hade blivit obrukbar så hade den andra vägen blivit väldigt viktig för dem och ett enkelt mål för att sätta Tyskland i ett svårt läge. Hoten på haven har historiskt sätt gjort att fartygen får segla på andra rutter, dessa har oftast blivit längre.⁷⁰

Ett lands militära resurser är begränsade och det krävs mycket resurser att säkra kontroll till sjöss. Kontroll till sjöss är svårt att utöva och uppmärksamheten kan lätt överföras till

⁶⁷ Vego, M, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, (2003), s 5-7

⁶⁸ Vego, M, *Operational Warfare at Sea, Theory and Practice*, (2009), s 24-25

⁶⁹ Ibid, s 25-30

⁷⁰ Vego, M, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, (2003), s 254-255

utövandet från syftet med det. Enligt Vego är temporär lokal kontroll till sjöss tillräcklig för att skydda sjöfarten. I fredstid är skydd av handel något som ska innehas men i krig måste det uppnås. Skyddet kan även vara att enheten baserar sig mot motståndarens operationsvägar och gör en slags blockad. För att kunna skydda sin egen handel måste den militära marina styrkan ha förmågan att kunna förrinta eller åtminstone kunna neutralisera motståndaren. Detta gäller både fartyg på ytan och u-båtar, som utgör ett hot anser Vego. Detta görs bäst genom en kombination av både offensiva och defensiva handlingar. Det fördelaktiga vore om de blev slagna i deras baser eller när de är på väg till deras operationsområden, detta gäller för både motståndarnas fartyg och flyg. Det går inte att skydda handelsfartyg med bara ett par enheter, utan helst behövs fler väpnade styrkor, flygvapnet eller hjälp från fiskefartyg. Att skydda handel innebär inte bara skydd ute till havs utan även i hamnar, på varv, lager och transportvägar till hamnar. I krig är det till fördel om det finns en beprövad doktrin för att skydda handelstransporter och i fredstid är det något som ska övas.⁷¹

De länder som har handelsfartyg som åker både i trånga vatten och i öppet hav ska kunna skydda sina transporter på dessa ställen. För att göra detta bör till en början fartyget klassificeras efter deras användning och hur meningsfulla de är. De fartyg som är mest lämpade att fara i öppet vatten bör åka i dessa vatten och inte i trånga farvatten. Fartygen bör därefter åka tillsammans efter kategorier, fraktfartyg för sig, militära transporter för sig, långsamma fartyg med långsamma och så vidare. Detta för att konvojen ska bli jämn och lättare att skydda.⁷²

Enligt Vego finns det tre huvudsätt att försvara handelstransporter och de är konvoj, att åka själv korta distanser och att göra undanmanövrar. Det han tar upp mest är konvoj. Att åka i konvoj innebär att fartygen hjälper varandra, vara skrämmande för fienden och att det höjer moralen hos den enskilde sjömannen. De har stöd av varandra och om konvojen blir attackerad på öppet vatten så har det enskilda fartyget störst chans att fly, när det första fartyget blir attackerad. Det negativa med konvoj är att hela gruppen är beroende på ett enda fartyg om det åker långsammare än de andra och att det ökar risken för kollision, samt att det tar extra tid när alla fartygen ska kasta loss eller förtöja i samma hamn. I trånga farvatten är inte konvoj ett fördelaktigt system på grund av att fienden relativt lätt kan hitta deras rutt eller vilka hamnar de ska till. Förr bestod konvojerna i trånga farvatten av upp till tio fartyg, i dag

⁷¹ Vego, M, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, (2003), s 256-257

⁷² *Ibid*, s 257-258

är det bättre att vara färre fartyg på grund av hot från flygplan. Oberoende om konvojen är ute till havs eller nära land utger den sig till att vara en stor målbild för ett flyganfall. Därför bör det vara färre fartyg i konvojerna och fler konvojer till antalet i trånga farvatten. Det som är en fördel med konvojer i trånga farvatten är att det oftast är så pass nära mellan hamnarna att fartygen kan ta sig emellan under en natt. Ett sätt att minska förlusten av stora fartyg i konvojer är att byta ut dem mot mindre fartyg om flyghotet är stort i området. Om motståndaren har luftherravälde är det i princip omöjligt att skydda sina handelstransporter och hamnar, då är det en fördel att ha transporter i trånga farvatten om det finns eget baserat luftskydd. I trånga farvatten behövs det även minor till att skydda infartslederna till hamnar, samlingsplatser för konvojen och längs med vissa delar av kusten där transportvägarna går. Minor kan även hindra den egna konvojen vid behov av undanmanövrar och de fartyg som rör sig ensamma. Trånga farvatten kan även vara så smala att fartygen i konvojen måste åka på ett led, det får som följd att de blir mer sårbara för attacker.⁷³ Förmågan att kunna skydda sin egen handel i trånga farvatten beror även på vilket stöd som finns på land, om trupperna i land har framgång blir skyddet av handel bättre.⁷⁴

En effektiv metod att utföra konvoj är att åka mellan hamnar på vissa tider. Det innebär att konvojerna går från och kommer till hamnarna på schemalagda tider. Detta arbetas efter mest hos de konvojer som går på kustnära transportvägar, eftersom det är viktigare att hålla tiden till hamnarna där de ansluts med de konvojer som ska över öppet hav.⁷⁵ Operationer att skydda handelsfartyg i internationella vatten kräver flera olika insatser. Det kräver bland annat eskort av handelsfartygen, ibland även för enskilda fartyg, kontroll till sjöss vid kusten, skydd i hamnen och minröjning. Skydd av fartyg kräver samordning mellan de tre dimensionerna och en organisation till havs och på land. Skydd kan även innebära att göra förebyggande åtgärder mot mål till havs eller på land.⁷⁶

I trånga farvatten kan små, snabba båtar röra sig ensamma, då i skydd av mörker eller av dåligt väder. Det passar bra om det är en skärgård med många öar och hamnar nära varandra.⁷⁷

⁷³ Vego, M, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, (2003), s 259-264

⁷⁴ *Ibid*, s 296

⁷⁵ *Ibid*, s 260-261

⁷⁶ Vego, M, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, (2003), s 197

⁷⁷ *Ibid*, s 260

Sammanfattningsvis anser Vego att skydda och säkra handelsvägar är ett av huvudsyftena med herravälde till sjöss. Däremot säger han att herravälde till sjöss är väldigt svårt att uppnå och en vanligare uppgift är kontroll till sjöss. Ett sätt att skydda egna fartyg är med hjälp av en slags blockad och på det sättet att hålla motståndarna på avstånd. En annan är att med offensiva och defensiva handlingar neutralisera eller förintna motståndaren. Det han beskriver mest är konvoj, som han tar upp flera sätt att användas på. Det positiva med konvoj enligt Vego är att fartygen hjälper varandra. Det negativa är dels att fartygen blir beroende av varandra och dels blir konvojen ett objekt som blir lättare att finna i trånga farvatten. En stor del i att kunna skydda sina handelsfartyg är att ha kontroll i luftrummet eller se till att motståndaren inte har det. Det är även viktigt att det finns skydd från land. Han tar även upp att skydd kan innebära att vidta förebyggande åtgärder.

2.4. Slutsatser av teorierna

Målet med att skydda handelsfartyg är väldigt lika mellan de olika teoretikerna. Alla anser att skydd av handelssjöfart är viktigt för ett land och speciellt viktigt för landets ekonomi. Mahan ansåg till och med att en militär flotta endast fanns för att skydda handelsjöfarten.

Mahan och Corbetts teorier om metoder om att skydda handelstransporter var snarlika. De ansåg båda två att det var viktigt att de hamnar som handelsfartygen använde var säkra. Mahan nämner både hemmahamnarna, i dem de lastar och lossar samt hamnar de behöver använda vid nöd. Corbett pratar generellt om de hamnar som handelsfartyg använder. Vego anser också att hamnarna är viktiga, samt att han och Mahan anser att det är viktigt att skydda transportvägarna in till hamnen.

Enligt Corbett är knypunkter för farlederna till havs viktiga punkter att skydda, eftersom det är där anfallen troligtvis kommer att infinna sig. Men han nämner även att handelsvägarna mellan hamn och knypunkt inte är helt obevakade, eftersom de indirekt patrulleras och att det finns möjlighet till eskortfartyg. Mahan pratar då om *Lines of Communications*, som är hela farleden, där fartygen är i behov av skydd. Det är en skillnad att Mahan anser att fartygen behöver skydd i hela farleden, medan Corbett anser att punkter till havs behöver störst uppmärksamhet och inte hela farleden eller enskilda fartyg i leden. Mahan är tvärt om och att han anser att det är mest effektivt att skydda fartygen. Båda pratar om att patrullera farlederna

som metod, men ingen anser att det är en effektiv metod att skydda handelsfartyg, då Corbett riktat in sig på att skydda knytpunkter och Mahan att skydda fartygen.

Alla har konvoj och eskortering som metoder i sina teorier, men de har olika syn på hur viktiga de är och hur det ska utföras. Mahan anser att konvoj är ett utav de viktigaste sätten som handelsfartyg ska färdas i för att skyddas och att de ska följas av beväpnat eskortfartyg. Corbett är inte en förespråkare av konvojsystemet, men anser att det kan vara ett sätt för att skydda fartygen. Det han anser är negativt med det är att konvojen blir ett större mål för motståndaren. Eskortering är inte något som han talar mycket om som metod, utan konvojen har med sig eskortfartyg om möjligheten ges, i form av att fartyget ska åt samma håll som konvojen. Vego talade också om konvoj som metod och då speciellt att de ska vara så jämna som möjligt i klassning, som i fart eller handel- och militärfartyg. Han har även en ide om att en effektivisering av konvoj är att de sker på schemalagda tiden från och till hamnar. Det har inte någon av de andra pratat om. Författarens tolkning är Adenviken är trångt farvatten, enligt Vegos definition. Enligt Vegos syn på konvojer i trånga farvatten är metoden en nackdel då det är större risk för kollision och att de blir lättare att hitta för motståndaren. Vego tar upp vid operationer i internationella vatten kräver handelsfartygen eskort, även enskilda fartyg.

Det som Mahan och Vego har gemensamt är att de båda anser att blockad mot motståndaren kan vara ett sätt att skydda sin handelstrafik. Vego säger även att offensiva och defensiva handlingar mot motståndarens baser för att förrinta eller neutralisera motståndarna, är ett annat sätt att indirekt skydda sin handel. Den metoden kan liknas med Mahans metod avgörande slag, som också är en metod att förrinta motståndarna. Syftet med att förrinta eller att neutralisera motståndaren är att denne inte ska kunna verka i operationsområdet och påverka de egna fartygen. De båda trycker på är att neka motståndaren att verka i det område som ens egna enheter befinner sig. Om motståndaren kan verka i området kan de påverka de egna militära fartygen och de egna handelsfartygen.

En sak som Vego trycker extra på är att det är viktigt att ha luftherravälde, eller att inte motståndarna ska ha det. Detta för att kunna skydda sina handelsfartyg. En förklaring till att Mahan och Corbett inte tog upp vikten av luftherravälde kan vara att den första flygningen

inte lyckades förrän 1903⁷⁸ och flyget i militären inte hann bli tillräckligt utvecklat under deras tid. Vego säger även att bra skydd för handelsfartyg i trånga farvatten kräver stöd i alla arenorna, land, luft och till sjöss. En anledning till att han pratar om det och inte de andra kan vara att han tar upp teorier just runt trånga farvatten, medan de andra inte var fokuserade på detta område.

⁷⁸ <http://www.biblioteket.stockholm.se/default.asp?id=88119> (2010-06-05)

3. Operation Atalanta

Somalia har mer eller mindre präglats av inbördeskrig de senaste arton åren, eftersom de inte haft en fungerande centralregering. Piratverksamheten i Somalia startade för cirka tio år sedan. Då var det lokala fiskare som tog lagen i egna händer och attackerade utländska fiskefartyg som fiskade illegalt i området. Det har gjort att de har stöd hos en stor del av befolkningen. Sedan 2007 har piratverksamheten ökat i Adenviken till skillnad från tidigare, då den var större i södra Somalia och området vid hamnen i Mogadishu. De har även börjat använda sig utav ett så kallad moderfartyg, som gör att de kan verka längre ut till havs. År 2007 gick FN:s livsmedelsprogram WFP och internationella sjöfartsorganisationen (IMO) ut med en internationell förfrågan om eskorthjälp för sjötransporter till Somalia.⁷⁹

Sverige engagerar sig inom EU och FN och den svenska säkerhetspolitiken vänder sig både nationellt och internationellt, med de militärstrategiska målen. Målen är att förebygga att konflikter uppstår, dämpa konflikter, skydda svenskt territorium och svenska medborgare och försvara landet mot angrepp. Dessa mål ska ses internationellt eller nationellt, med endast svenska stridskrafter eller tillsammans med andra militära eller civila enheter.⁸⁰

I *doktriner för marina operationer* står det att marina förband ska i samverkan med andra delar av försvarsmakten eller andra myndigheter förebygga och hantera situationer som kan innebära allvarliga försämringar av samhällets funktioner, de ska även kunna förebygga att konflikter uppstår nationellt eller internationellt med bland annat marin närvaro.⁸¹ Enligt internationell sedvanerätt får ett land försvara sina handels- och fiskefartyg mot aggression på fritt vatten och att olika länder kan hjälpas åt att försvara varandras handels- och fiskefartyg. Försvaret ska vara omedelbart och nödvändigt.⁸² Vid hot mot handelsfartyg kan regeringen erbjuda sjöfartsskydd. Sjöfartsskydd kan t.ex. vara sjötrafikkontroller, eskortering eller konvojering. Marina enheter kan även få i uppdrag att skydda andra nationers fartyg.⁸³

I dagens hotbild behöver det inte finnas en tydlig motståndare eller en nation, utan det kan vara en gruppering. Oavsett vem motståndaren är och vilka medel eller metoder den använder,

⁷⁹ Försvarsmakten, *OPLAN*, Högkvarteret, HKV beteckning 01 800:52 993, s 2-6

⁸⁰ Försvarsmakten, *Doktrin för marina operationer*, (2005), s 20-21

⁸¹ *Ibid*, s 63-64

⁸² *Ibid*, s 18

⁸³ *Ibid*, s 67

kan krig ses som en duell mellan två parter som vill få sin vilja igenom. I dag är det inte heller lika accepterat med förluster, som det var under t.ex. andra världskriget.⁸⁴

3.1. Uppgifter

Nedan är de uppgifter den svenska insatsstyrkan ska kunna lösa under Operation Atalanta.

Eskortering av WFP

Ett eskortföretag är en operation som innebär att det svenska styrkebidraget följer utvalt fartyg i syfte att avskräcka alternativt förhindra obehörigt tillgrepp av fartygets last.

'Group transit'

Med 'group transit' menas uppträdande i närheten av särskild rutt enligt EU NAVFOR i vilken handelsfartyg hänvisats för passage genom 'Gulf of Aden'.

'Baseline operations'

Med 'baseline operation' avses havsövervakning i tilldelat område.

'Focused operations'

Se 'Baseline operations' med tillägget att insatsen kraftsamlats i tid- och rum. Uppträdandet kommer med all sannolikhet att vara nära land.

Utbildnings/ samverkansoperationer

Verksamhet som syftar till att utveckla samarbetet i regionen, i första hand med yemenitiska organisationer och myndigheter.⁸⁵

De prioriteringar som den svenska insatsen har är främst att skydda WFP sjöfart, sedan är det att skydda övrig sårbar sjöfart och sist att bidra till övriga uppgifter givna i *COM EUNAVFOR OPLAN*.⁸⁶ Målet med insatsen är att minska piratverksamheten och att säkerställa att det humanitära biståndet når fram till hamn.⁸⁷

⁸⁴ Försvarsmakten, *Doktrin för marina operationer*, (2005), s 25

⁸⁵ Försvarsmakten, *OPLAN*, HKV beteckning 01 800:52 993, Annex F, s 1

⁸⁶ Försvarsmakten, *OPLAN*, HKV beteckning 01 800:52 993, s 5

⁸⁷ *Ibid*, s 9

3.2. Genomförande

Det svenska styrkebidraget kommer att få ett område med begränsningslinje i *Area Of Operations* (AOO) beroende på fartygens sjövärdighetsbevis. Deras utgångsbasering kommer att vara Djibouti.⁸⁸ Strävan är att arbetscykeln är sju dygn till sjöss och tre dygn till kaj.⁸⁹

I syfte att skydda fartygen finns en *Vessel Protection Detachment* (VPD) ombord. I enlighet med *Rules of Engagement* (ROE) får de utöva minimalt våld för att skydda sig själva, fartyget, besättningen, EUNAVFOR enheter, andra enheter eller personer i anslutning av det skyddade fartyget. Stöd att använda minimalt våld inkl dödligt våld återfinns inom nationella lagar, som nödvärnsrätt. VPD kan inte klara bordningsuppgifter, därför utför inte den svenska styrkan några bordningsoperationer, men de svenska styrkorna kan stödja annan enhet vid bordningsuppdrag.⁹⁰ VPD kan få uppdrag ombord på det eskorterade fartyget beroende på dess flaggstat och efter särskild överenskommelse.⁹¹

Presence, Posture and Profile (PPP) är den påverkan ett förband eller enhet bidrar till genom sin närvaro, attityd och sitt förhållningssätt gör på omvärlden. Målet är att påverka attityder och beteenden hos omgivningen gynnar oss själva positivt. Sättet kan vara både passiva och aktiva handlingar. Det kan vara genom att placera en enhet på rätt plats och vid rätt tid, vara avskräckande eller stödjande. Ett annat sätt kan vara att låta gruppen endast bära basker eller hjälm och skyddsväst.⁹²

Key Leader Engagement (KLE) är en metod för att påverka nyckelpersoner som har ett inflytande i ett operationsområde genom egna chefers engagemang. Målet med denna metod är lika med PPP. Skillnaden är att påverka enskilda personer i stället för hela omgivningen.⁹³

Ett annat ord för havsövervakning är spaningsföretag. Spaningsföretag är en grundläggande betydelse för sjöstridskrafternas verksamhet och innebär övervakning i tilldelat område. Syftet med att övervaka är att få uppgifter var motståndarna befinner sig och om deras verksamhet.⁹⁴

Ordet övervaka innebär en viss uppgift ”att under viss tid och/eller inom visst område genom

⁸⁸ Försvarmakten, *OPLAN*, HKV beteckning 01 800:52 993, s 20

⁸⁹ Försvarmakten, *OPLAN*, HKV beteckning 01 800:52 993, Annex F, s 2

⁹⁰ Försvarmakten, *OPLAN*, HKV beteckning 01 800:52 993, Annex E, s 1-2

⁹¹ Försvarmakten, *OPLAN*, HKV beteckning 01 800:52 993, Annex F, s 2

⁹² Försvarmakten, *OPLAN*, HKV beteckning 01 800:52 993, Appendix 1 till Annex O, s 1-2

⁹³ *Ibid*, s 2

⁹⁴ Chefen för marinen, *Taktikreglemente för marinen*, (1987), s 11:113-119

spaning eller observation lokalisera och identifiera stridskrafter samt följa deras verksamhet”.⁹⁵ Denna förklaring gav ännu ett ord med en uppgift, spana innebär ”att kontinuerligt eller för viss tid utröna och rapportera omfattning, sammansättning, läge m.m. av fiendens/främmande makts verksamhet inom visst område”.⁹⁶

Show of Force är att genom maktuppvisning visa beslutsamhet vid en orolig situation och vara där för att lugna ner situationen. Ibland räcker det med att visa marin närvaro för att en situation ska dämpas eller klinga av.⁹⁷ Genom marin närvaro skapas tre förutsättningar. Det kan vara kontaktskapande verksamhet, som kan vara örlogsbesök, det kan vara underrättelseinhämtning av motståndarens verksamhet och det kan vara avskräckning.⁹⁸

Sverige har även två helikoptrar femton med i insatsen, med basering på en fransk bas i Djibouti.⁹⁹ Deras uppgift är att spana, identifiera och rapportera i Adenviken i Röda havets mynning och efter hela kusten längst Somalia och ner mot Kenya och ut mot Seychellerna. De ska även kunna transportera personal mellan fartygen samt ha sjukvårdsberedskap.¹⁰⁰ Även kustbevakningen har ett flygplan i Operation Atalanta. De har uppdraget att upptäcka, dokumentera och rapportera piratverksamhet i området utanför Somalias kust.¹⁰¹

Sammanfattningsvis är Sverige med i insatsen med anledning till att de engagerar sig i EU och FN och att de är där för att förebygga och dämpa konflikter i enlighet med de svenska militärstrategiska målen. Enligt *Doktrin för gemensamma operationer* kan marina enheter få i uppdrag att ge sjöfartsskydd till handelsfartyg, även fartyg från andra nationer. Enligt internationell sedvanerätt kan även länder hjälpas åt att försvara varandras handelsfartyg.

Insatsen i Somalia kommer att arbeta med fler olika metoder för att skydda handelsfartyg. De kommer vara eskortstyrka¹⁰² åt handelsfartygen och de kommer att agera inom ett tilldelat område i närheten av handelsfartygens färdväg. I sitt område kommer de att bedriva havsövervakning och *Show of Force*. Det innebär att de ska lokalisera och identifiera

⁹⁵ Chefen för marinen, *Taktikreglemente för marinen*, (1987), s 6:16

⁹⁶ Ibid, s 6:16

⁹⁷ Werner, C, *Den blå boken*, (2002), s 56-57

⁹⁸ Widén, J, et al, *Militärteorins grunder*, (2004), s 218

⁹⁹ [http://www.forsvarsmakten.se/sv/Forband-och-formagor/Forband/Helikopterflottiljen-Hkpflj/Nyheter/Helikoptrar-pa-plats-i-Djibouti/\(2010-06-09\)](http://www.forsvarsmakten.se/sv/Forband-och-formagor/Forband/Helikopterflottiljen-Hkpflj/Nyheter/Helikoptrar-pa-plats-i-Djibouti/(2010-06-09))

¹⁰⁰ [http://www.forsvarsmakten.se/sv/Forband-och-formagor/Forband/Helikopterflottiljen-Hkpflj/Nyheter/Svenskar-i-hetluften/\(2010-06-09\)](http://www.forsvarsmakten.se/sv/Forband-och-formagor/Forband/Helikopterflottiljen-Hkpflj/Nyheter/Svenskar-i-hetluften/(2010-06-09))

¹⁰¹ [http://www.kustbevakningen.se/kbvtemplates/PressReleasePage.aspx?id=1873\(2010-06-09\)](http://www.kustbevakningen.se/kbvtemplates/PressReleasePage.aspx?id=1873(2010-06-09))

¹⁰² Eskort enligt centrala begrepp

motståndarens verksamhet och att genom marin närvaro påverka attityder och beteenden samt avskräcka motståndaren och dess verksamhet. Operation Atalanta har svenska helikoptrar och flygplan med i insatsen, de har bland annat uppgifterna att spana, upptäcka och identifiera piratverksamhet. I *OPLAN* nämns det inte om piraterna har tillgång till eget flyg, men det står att de har fartyg och båtar.¹⁰³ Eftersom det står att de har fartyg antar författaren att det skulle ha *OPLAN* skulle ha tagit upp om de hade tillgång till flygplan.

3.3. Slutsatser av Operation Atalanta

De likheter som finns mellan de olika teorierna och Operation Atalanta är framförallt eskort som metod för att skydda handelstransporter. Det var alla tre, Vego, Mahan och Corbett som hade teorier kring eskort. Vego tar endast upp i kontexten internationella vatten att skydd av handelsfartyg bör göras med eskort. En utav de vanligaste metoderna enligt teoretikerna är konvoj, den metoden nämns inte i fallstudien.

Corbett ansåg att Gibraltarsundet var en knutpunkt. Adenviken kan enligt författaren liknas med Gibraltarsundet, det är en smalare färdväg där det går mycket handelstrafik igenom. Corbetts teori om knutpunkt kan då ses som insatsens uppgift *baseline* eller *focused operations*. *Baseline operations* kan även liknas med Mahans teori om *Lines of Communications*, om att ha säkra handelsvägar. Att de svenska enheterna agerar i ett tilldelat område kan liknas med Corbetts teori om att skydda knutpunkter eller både Corbett och Mahan som talade om att patrullera handelsvägarna, även om ingen var förespråkare. Mahans teori om *Lines of Communications* eller Corbetts teori om knutpunkt kan även ses som uppgiften *Group transit*.

Operation Atalanta har både helikoptrar och flygplan från Sverige med i insatsen. Enligt Vego är det en utav de viktigaste sätten att skydda handelssjöfart, att ha kontroll i luftarenan. Enligt *OPLAN* har inte motståndaren tillgång till flygplan, som gör att de inte kan ha kontroll av luftrummet.

Fallstudien visar att insatsen arbetar med att förebygga kriminalitet genom att försöka påverka attityder och beteenden. Enligt doktrinen är det inte accepterat med lika mycket våld i en

¹⁰³ Försvarsmakten, *OPLAN*, Högkvarteret, HKV beteckning 01 800:52 993, s 6-7

insats som det var tidigare, då målet kunde vara att förinta motståndaren, enligt Vego och Mahan.

Vego talar om att vid skydd av handelsfartyg i internationellt vatten kan det innebära att genomföra förebyggande åtgärder i land eller till havs. PPP och KLE ses som förebyggande åtgärder med tanke på att påverka attityder och ändra inställningar i omgivningen.

4. Diskussion

4.1. Diskussion om slutsatserna

Det finns likheter och skillnader mellan teoretikerna. Mahan och Corbett har snarlika teorier fast inte exakt lika. De tar upp samma teorier, men har olika åsikt vad de innebär och betydelsen av dem. Det skiljer sig på fler punkter än vad författaren väntade sig med tanke på att de var verksamma under samma tid. En anledning till att Corbett och Mahan är snarlika i sina teorier kan vara att de var verksamma under samma tid. Olikheten kan bero på att Mahan grundade sina teorier på historiska händelser mer än vad Corbett gjorde. Mahan och Corbett skiljer sig inte heller mycket mot Vego. Det som skiljer sig mest är teorierna om luftherravälde, men det har en logisk förklaring, då det inte fanns flyg i samma utsträckning på Corbett och Mahans tid. En anledning till att teoretikerna har lika teorier kan vara att Vego har varit påverkad av de andra eller att Mahan och Corbett har varit påverkade av varandra.

En anledning till att alla teoretiker ser hamnar som viktiga kan vara att fartygen är beroende av hamnar för sitt mål, målet att frakta varor. Om de inte har tillgång till hamnen kan de inte lassa och lossa och fartygen och landet förlorar inkomst.

En anledning till att operation Atalanta inte använder sig av konvoj som metod kan vara att handelstrafiken inte har tid att vänta in andra fartyg vid en samlingspunkt, tid är pengar. En annan anledning kan vara att EUNAVFOR är utplacerad vid färdvägen i området och patrullerar detta. Det enskilda fartyget har då eskortskydd hela färdvägen och behöver inte använda sig av det skydd en konvoj ger. Corbett ifrågasatte konvojsystemet för att det inte var ekonomiskt. Vegos teori om att konvojerna skulle vara jämna eller att de går på fasta tider kan ha att göra med att nuförtiden är handelsfartygen mer måna om att effektivisera, då handel är tidspressade och vid ineffektivitet, förloras tid och med det förlorad inkomst. Vego tar även upp att konvoj kan vara en nackdel i trånga farvatten. Att gå i konvoj i Adenviken kan menas att det är ineffektivt.

Det som *Taktikreglemente för flottan* tar upp är att eskortstyrkan sätts ihop efter skyddsföremålets behov. Författaren uppfattar inte i teoretikernas teorier att det specifika behovet finns enligt dem. Deras syn på eskort är att handelsfartyg har behov av fartyg som kan skydda dem. Fallstudien tar inte heller upp att fartygen anpassar sig på plats efter

skyddsobjektets behov. Dock kan EUNAVFOR ha satts ihop från början efter vilka behov som finns.

Mahan och Corbett pratade inte om internationell verksamhet annat än om sina egna handelsfartyg lastade och lossade i andra länder. En förklaring kan vara att på deras tid hade landet ett mer nationellt tänk än idag, då nationer hjälper varandra.

Av slutsatserna finns teorierna fortfarande kvar och används under Operation Atalanta. Det går inte att säga att Vego som är verksam idag, är den vars teorier stämmer bäst överens. De teorier som Vego tar upp och som finns med i Operation Atalanta är att motståndarna inte ska inneha luftherravälde, att arbeta mer förebyggande åtgärder samt eskort. De teorier som Corbett hade som återfinns i fallstudien är skydda områden och eskort. Teorierna Mahan hade som återfinns är säkra färdvägar och eskort. De teorier som återfinns i Operation Atalanta är från alla tre teoretikerna, Mahan, Corbett och Vego. De teorier som inte de äldre hade som luftherravälde och att arbeta med förebyggande åtgärder. De talade dock om eskort och skydda färdvägar eller knutpunkter, som inte Vego tog upp i samma utsträckning.

4.2. Diskussion av resultat

Det som författaren har identifierat som arbetets svagheter är framför att fallstudien. Det var svårt att hitta material till den och författaren misstänker att visst material inte går att finna på grund av att den är sekretessbelagd. Det som användes anser författaren är relevant material men att det kan lämna obesvarade frågor, som hur insatsstyrkan kan påverka motståndaren i land och förebygga piratverksamheten därifrån. Det som även kan ha påverkat resultatet med att visa verkligheten är att författaren har använt *Taktikreglemente för flottan* som litteratur. Dels har den utgått och dels är den publicerad 1987. Dock är det den enda litteratur som finns idag som visar flottans taktiska agerande. Författarens val av de äldre teoretikerna har visat att de var rätt lika i sina teorier. Författares borde kanske ha valt två äldre teoretiker som inte var lika samtida för att se om resultatet hade blivit olika. En del av resultaten kan ha blivit påverkad av att författaren har använt sig av för få källor av teoretikerna. Det kunde kanske ha varit bra och sett teorierna från en sekundär källa, för att se teorierna från en annan vinkel. En sak som kan ha påverkat värdena till jämförelsen kan ha varit att teoretikerna hade olika många åsikter och metoder och att de var mer eller mindre djupgående.

5. Sammanfattning

Syftet med denna uppsats är att undersöka teorier om skydd av handelsfartyg och jämföra hur detta skydd genomförs i nutid med fokus på insatsen i Adenviken.

- 1 Vilka skillnader och likheter finns det mellan äldre och nyare teorier, gällande skydd av handelsfartyg?
- 2 I vilken utsträckning går det att återfinna dessa teorier i insatsen i Adenviken?

Uppsatsen har arbetat med en kvalitativ textanalys, för att förstå vad teoretikerna, som är Mahan, Corbett och Vego, anser om skydd av handelstransporter. Därefter har det genomförts en komparation mellan de olika teoretikerna för att förstå skillnader och likheter mellan dem. Sedan är en fallstudie genomförd på Operation Atalanta, som får representera verkligheten. Sist har en jämförelse även genomförts mellan teorierna och fallstudien i syfte att förstå vilka teorier som är relevanta i den svenska insatsen.

Alla teoretiker anser att säkra hamnar är viktigt för att skydda handelsfartygen. En skillnad mellan Mahan och Corbett, som är de äldre teoretikerna, är att Corbett anser är knutpunkter ska skyddas och Mahan anser att det är fartygen som ska skyddas. En annan skillnad dem emellan är att Mahan anser att handelsfartygen ska åka i konvoj med eskort. Corbett är inte en förespråkare av konvoj och eskort finns bara om tillfället ges. Vego, som representerar nutida teorier, anser att fartygen i konvojen ska vara lika i fartkapacitet. Både Vego och Mahan anser att ett sätt att skydda handelsfartygen är att motståndaren inte kan verka i området, detta med att neutralisera eller förinta dem. Vego anser att luftherravälde är viktigt att inneha, då att motståndaren inte kan påverka handelsfartygen från luftrummet, där fartyg är känsliga.

Den svenska insatsstyrkan har till uppgift att eskortera handelsfartyg. Alla teoretikerna har teorier om eskort som metod att skydda handelsfartyg. Uppgifterna de har att uppträda vid rutten och Baseline operations kan liknas med Mahans teori *Line of Communication* eller Corbetts teori om att skydda knutpunkter. Att skydda knutpunkter kan även liknas med uppgiften Focused operations. Under Operation Atalanta kommer det att arbetas med att påverka attityder och beteenden, det kan liknas med Vegos teori om att arbeta med förebyggande åtgärder. Vego tar även upp metoden att motståndaren inte får ha kontroll i luftrummet, som det ser ut nu har inte motståndarna det i Adenviken.

5.1. Förslag till fortsatt forskning

Det finns inte mycket forskning som härleder hur aktuella äldre teorier är. Uppsatsen har bara behandla teoretikerna Mahan, Corbett och Vego. Det finns fler *teoretiker* som kan vara av

intresse att analysera, som Raoul Castex eller Teophil J. Aube, som är en av föregrundsgestalterna i Jeuné école.

Det finns andra *teorier*, än skydd av handelstransporter, som kan vara intressanta att se om de är aktuella idag. I den militära arenan kan det vara svårt att se ett verklighetsfall, då den svenska marinen inte har varit på många insatser. Dem de har varit på är fortfarande väldigt nya och det finns inte mycket skrivet om de än, men det går att bygga sitt material på intervjuer. Det skulle även vara intressant att bygga den här uppsatsens fallstudie på intervju istället på en textanalys.

Referensförteckning

Litteratur

Corbett, Julian, (1988), *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis, US Naval Institute.

Mahan, Alfred Thayer, (1991), *Mahan on Naval Strategy, selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*, Annapolis, US Naval Institute.

Mahan, Alfred Thayer,(1899), *Sjömaktens inflytande på historien 1660-1783*, Stockholm, Militärlitteratur föreningens förlag, första delen, svensk översättning av Åkerhielm, L.

Mahan, A, (1890), *The influence of sea power upon history*, Boston, Little, Brown and Company.

Vego, Milan, (2003), *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, London, Frank Cass publishers.

Vego, Milan, (2009), *Operational Warfare at Sea, Theory and practice*, Cornwall, TJI Digital.

Westcott, Allan, (1999), *Mahan on Naval Warfare, selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*, Toronto, General Publishing Company.

Försvarmakten och Förvarshögskolan

Chefen för marinen, (1987), *Taktikreglemente för flottan*, Stockholm, Försvarmaktens läromedelcentral.

Försvarmakten, *OPLAN*, Högkvarteret, HKV beteckning 01 800:52993.

Rekkedal, Nils Marius, (2007), *Modern krigskonst, militärmakt i förändring*, Stockholm, Förvarshögskolan.

Werner, Christopher, (2002), *Den blå boken - marina stridskrafter ur ett militärteoretiskt perspektiv*, Stockholm, Försvarshögskolan.

Widén, Jerker och Ångström, Jan, (2004) *Militärteorins grunder*, Stockholm, Försvarsmakten.

Doktriner

Försvarsmakten,(2005), *Doktrin för gemensamma operationen*, Stockholm, Försvarsmakten.

Försvarsmakten, (2005), *Doktrin för marina operationer*, Stockholm, Försvarsmakten.

Försvarsmakten, (2002), *Militärstrategisk doktrin*, Stockholm, Försvarsmakten.

Metodlitteratur

Bjereld, Ulf och Demker, Marie och Hinnfors, Jonas, (2002), *Varför vetenskap? Om vikten av problem och teori i forskningsprocessen*, Lund, Studentlitteratur.

Ejvegård, Rolf, (2003), *Vetenskaplig metod*, Lund, Studentlitteratur.

Esaiasson, Peter och Gilljam, Mikael och Oscarsson, Henrik, Wängnerud, Lena, (2007), *Metodpraktikan, konsten att studera samhälle, individ och marknad*, Stockholm, Nordstedts Juridik AB.

Hallenberg, Jan och Ring, Stefan och Rydén, Birgitta och Åselius, Gunnar, (2008), *Om konsten att tänka, granska och skriva på ett vetenskapligt sätt- En introduktion i metodlära*.

Tidigare uppsats

Olofsson, Clas, *Klassiska sjökrigsteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982*, Yrkesofficersprogrammet 06-09, Sjöstridsskolan, 2009-05-12.

Internetkällor

www.biblioteket.se

www.forsvarsmakten.se

Bilaga

Förkortningslista

AOO: Area of operations

EU: Europeiska Unionen

EUNAVFOR: European Union Naval Force, hela EU:s styrka som är i Adenviken.

FN: Förenta Nationerna

IMO: International Maritime Organisation

KLE: Key Leader Engagement

ME 01, ME 02: Beteckningen på svenska insatsen i Adenviken

NATO: North Atlantic Treaty Organisation

PPP: Presence, Posture and Profile

ROE: Rules of Engagement

VPD: Vessel Protection Detachment

WFP: World Food Program