

”Maritime Security – Maritim säkerhet”

*Referat av Kungl Krigsvetenskapsakademiens och
Kungl. Örlogsmannasällskapets seminarium om maritim
säkerhet den 20 september 2011*

av Lars Wedin

SEMINARIET DEN 20 september 2011 inled-
des med att ordföranden i Kungl. Örlogs-
mannasällskapet (KÖMS) och akademile-
damoten, Thomas Engevall, presenterade
våra maritima utmaningar: att skydda och
försvara våra resurser och säkra de trans-
portflöden som Sverige är helt beroende av.
Detta måste kunna ske såväl på nationell
basis som tillsammans med andra. I vårt
närområde är vi ansvariga medan vi läng-
re bort bara kan – men också måste – bi-
dra. För att detta ska vara möjligt krävs en
samlad svensk förmåga. Seminariet skri-
ver därmed in sig i den rad av årliga redo-
visningar och andra aktiviteter som Avd II
har genomfört de senaste åren med det två-
faldiga syftet att skapa förståelse för be-
hovet av en samlad svensk maritim förmåga
och att bekämpa sjöblindhet. Det senare är
en ”sjukdom” som innebär att den ”sjuke”
inte ser, eller vill se, hur viktiga de maritima
intressena är i dagens värld; den är särskilt
spridd bland politiker och vissa militärer.

Årsredovisningen

Ledamoten Stefan Engdahl redogjorde för
ett utkast till Avd II:s årliga redovisning.
Han underströk därvid att behovet av ma-
rin förmåga är en högaktuell fråga. Det
finns ett brett spektrum av hot och risker
men det gäller att skilja på säkerhet och
säkerhet d v s på *safety* och *security*. En

samlad maritim förmåga är beroende av
ett gemensamt sjöläge. Det är också nöd-
vändigt att studera de legala aspekterna
– hur ska de militära och de civila mari-
tima myndigheterna kunna komplettera
varandra för bästa effekt? Den samlade
förmågan måste kunna hantera hela spek-
trat av hot och risker där marinens roll i
första hand ligger inom *security*. Väpnat
angrepp – osannolikt men katastrofalt –
måste vara det definierande hotet för ma-
rin förmåga. Fyra slutsatser kunde dras av
anförandet: de civila myndigheterna måste
ha en tydlig kontaktpunkt i Högkvarterat
– rimligen Marininspektören, det är nöd-
vändigt med en långsiktig bygnadsplan
som ger uthålliga fartyg, Sverige bör driva
på för att öka samarbetet inom EU samt
att det är rimligt att Sverige kraftsamlar på
Östersjösamarbetet.

Den sista punkten – kraftsamling till
Östersjöområdet – förorsakade viss debatt.
Är en sådan prioritering nödvändig? I vil-
ken utsträckning begränsas i så fall mari-
nens deltagande i internationella insatser
typ operation *Atalanta*?

Den svenska handelsflottan

Håkan Friberg från Sveriges Redarför-
ening talade om den svenska handelsflot-
tan, som starkt påverkas av sjöblindheten.
Den svenska handelsflottan består idag av

103 lastfartyg och 34 färjor vartill kommer ca 500 fartyg under annan flagga. Eftersom sjöfartsnäringen är global så krävs globala regelverk. Svenska särregler leder till att fartygen utflaggas. Bortsett från ekonomiskt bortfall för staten leder denna till att antalet praktikplatser minskar vilket på sikt leder till tappad svensk kompetens. Särskilt allvarligt för konkurrenskraften är de förslag till hårdare utsläppsregler som nu diskuteras. Forskning pågår inom projektet *Lighthouse* med deltagande bl a av Chalmers men det måste finnas tid att ställa om till nya regler och dessa måste vara allmänt gällande.

Friberg tog också upp piratproblemet. I de aktuella farvattnen i östra Indiska Oceanen passerar varje år ca 25 000 fartyg. Idag är 15 handelsfartyg med 300 sjömän ombord kidnappade. Lösummorna blir allt större samtidigt som problemet sprider sig; närmas till Västafrika.

Piratproblemet var huvudfråga i Carl Johan Hagmans inlägg. Hagman är idag VD för Hoegh Autoliners AS i Oslo men blir senare i höst VD för Stena Lines; han har därmed praktisk erfarenhet av vad hotet från pirater innebär. Han underströk de mänskliga aspekterna på problemet. Vilken annan arbetsgivare skulle finna sig i att hans anställda beskjuts med kulsprutor och granatgevär, frågade han retoriskt. I brist på militär bevakning tvingas redarna nu vända sig till privata militära företag. Hagman ledde nu därför fler soldater än svenska armén har i Afghanistan; en situation som han fann orimlig. Det är regeringens ansvar att skapa säkerhet och leda militär verksamhet – inte näringslivets, underströk han.

När det gällde sjöfartens villkor höll Hagman givetvis med Friberg. Om inte svenskflaggade fartyg får samma skattereg-

ler som andra länders eller om de får större miljöbördor än dessa – ja då flaggar man ut. Idag behöver man inte gå till så kallad bekvämlighetsflagg – det räcker att gå till Danmark. Svenska redare vill gärna arbeta för bättre miljö men de måste ges likvärdiga villkor – regelverken måste vara internationella och staten måste se till att de följs. Om Sverige inför för hårdare regler finns en risk att godset överförs från sjö till landtransporter med allvarliga konsekvenser för miljön som följd. Det stora miljöhotet i Östersjön kommer inte från trafiken på Sverige utan från oljetrafiken på St Petersburg; 200 fartyg per månad går från Primorsk och totalt beräknas 120 miljoner ton olja fraktas härifrån under 2012.

Marininspektörens erfarenheter och önskingar

Den relativt nyblivne marininspektören, ledamoten Jan Thörnqvist, talade om sjöfartsskydd med utgångspunkt från egna erfarenheter som styrkechef för operation Atalanta. En nyckelfråga är bra koordinering av de begränsade resurserna. Inte minst viktigt är samverkan mellan fartyg, flygplan och helikoptrar. Erfarenheten från den svenska kustbevakningens flygplan som ingick i den svenska styrkan var mycket goda. Men, underströk Thörnqvist, fartyg och flygplan måste ha mycket god uthållighet.

Problemen var dock stora. Det hotade området expanderar hela tiden och omfattar nu nästan hela Arabiska havet. Under 2011 har 335 piratattacker genomförts och 33 fartyg kapats. Sammanlagt finns idag 16 kapade fartyg med 345 mans besättning som lever under vedervärdiga förhållanden och ständigt dödshot. Thörnqvist noterade att om det hade varit fråga om civila flygpasagerare och inte om sjömän så hade

nog världen reagerat hårdare. Åhöraren fick här en obehaglig känsla av *déjà vu* med tanke på behandlingen av de svenska sjömännen under och efter kriget.

Det är allmänt känt att problemet måste lösas iland men detta är idag omöjligt. Tills vidare måste handelssjöfarten vidta egna skyddsåtgärder och beväpnade vakter ombord hade visat sig ha god effekt. Här hade Thörnqvist uppenbarligen en annan uppfattning än Hagman.

Inför framtiden önskade marininspektören bland annat fartyg med större uthållighet och en marin helikopterförmåga samt kvalificerade sjukvårdsresurser till sjöss.

Perspektiv från Medelhavet

Kallade ledamoten, den franske amiralen Jean Dufourcq, redaktör för tidskriften *Revue de Défense Nationale*, talade om utvecklingen i Medelhavet under rubriken *The Med in movement*. Medelhavet och Östersjön är båda randhav men medan det senare är integrerat i Europa så det förra oroligt. Det har en dubbel identitet: dels en förbindelseled mellan tre världsdelar och dels en mötesplats för folk och stater. Den franska Medelhavsstrategin syftar till en strategisk integration av Medelhavsområdet genom att minska asymmetrin mellan nord och syd. Här är nu en verklig revolution på gång. Dufourcq insisterade på tre aspekter.

För det första är det fråga om en revolution och inte en revolt. Den kommer att ta lång tid, minst tio år, och den är smittsam inte bara i Nordafrika utan också i Afrika, Mellersta Östern och Asien. Utgångspunkten är de svåra och ofta farliga kombinationerna av religiösa, sociala och politiska dimensioner i den arabiska maktstrukturen i kombination med en generationsväxling i de aktuella staterna.

För det andra leds den arabiska intifadan av önskemål om frihet, värdighet och välmåga för alla. Det är snarast den turkiska modellen man strävar efter; vår modell med ett statligt, icke-konfessionellt och demokratiskt samhälle passar inte. Väst togs på sängen – vi har faktiskt accepterat den nuvarande ordningen i trettio år. Frankrike såg sig tvunget att agera utifrån sin idé om mänskliga rättigheter och en känsla av ansvar att skydda de förtryckta. Att inte ingripa hade medfört att vi fått barrikadera oss bakom protektionism. Det gäller också att undvika att skapa nya ”Kosovo” eller ”Kaliningrad” i Libyen.

För det tredje går det att dra fyra marina slutsatser från operationen i Libyen. Hangarfartyg ger flexibilitet, rörlighet och effektivitet. Baseringen av en grupp attackhelikoptrar på det nya franska amfibiefartyget (typ *Mistral* som ska säljas till Ryssland (författarens kommentar) fungerade utmärkt. Markmålsbekämpning från fartyg är åter aktuellt. Slutligen var antalet insatta enheter litet men de var permanent närvarande.

En maritim tankesmedja

Här skulle författaren till detta referat hållit en kort information om den maritima studigruppen *Téthys*, baserad i Paris, som här återges i starkt förkortad form. *Téthys*; *European Center for Strategic and Maritime Studies* har som verksamhetsmål att utveckla en global, integrerad och strategisk vision av den maritima arenan genom att stimulera utbyte av tankar och analys avseende dess olika aspekter. Vidare strävar studiegruppen efter att öka förståelsen för havens betydelse för politik och strategi samt mer allmänt att främja maritimt strategiskt tänkande. Den grundläggande arbetsprin-

cipen bygger på tvärvetenskaplighet, vilket kan illustreras av två axlar:

- *Verksamhet*: internationellt/ Europa, utbildning/information, rådgivning och nätverksbyggande.
- *Områden*: miljö, ekonomi, legala aspekter, politik och säkerhet.

Statssekreteraren har ordet

Statssekreterare Håkan Jevrell var dagens siste talare. Ur maritim synvinkel innehöll hans anförande många positiva aspekter. Han underströk att handelsjöfarten är välståndets blodomlopp och att säkerheten till sjöss därför är en viktig fråga. Här kunde inte Sverige längre åka snålskjuts på stormakterna utan måste hjälpa till. Men piratverksamheten ökar; det är förvisso väl känt att lösningen på problemet måste ligga iland men hur skulle det gå till? När det gällde beväpnade vakter ombord hänvisade dock Jevrell till näringsdepartementet (!).

Östersjön är, underströk Jevrell, ett av världens mest trafikerade hav – mellan 2 000 och 3 000 fartyg är till sjöss vid varje enskilt tillfälle. Detta ställer krav på gemensam sjölägesinformation inte bara mellan svenska myndigheter utan mellan alla stater runt Östersjön. Nationellt utreds nu hur samordningen mellan de ”sjöverkande” myndigheterna ska kunna förbättras. Vidare utreds möjligheterna av att skapa en svensk tilläggszon (contiguous zone), vilket skulle förbättra vår förmåga att kontrollera vad som händer till sjöss. Dessa frågor, speciellt den förra, har länge varit ett tema för såväl Avd II som KÖMS varför budskapet kan ses som en framgång för akademierna!

När det gällde försvaret och marinen konstaterade Jevrell att försvarsmaktsreformens genomförande är dagens största

utmaning. Bland marina framtidsfrågor pekade Jevrell på utökad uthållighet till sjöss, behovet av områdesluftvärn och av förmåga att bekämpa markmål. I övrigt rekapitulerade han regeringens nuvarande inriktning av försvaret. Han föreföll härvid inte oroad av att förstärkningen av förbandsanslaget går ut över forskning och utveckling; d v s lånas av framtiden. Inte heller föreföll han känna någon oro för att marinen kommer att sakna helikopterburen ubåtsjaktförmåga i ytterligare kanske tio år. Avslutningsvis anslöt sig Jevrell till uppfattningen att problemet ”sjöblindhet” måste bekämpas.

Avslutning

I den efterföljande korta debatten togs frågan om Rysslands deltagande i östersjö-samarbetet upp. Svaret på frågan tycktes vara att detta vore naturligt men förefaller politiskt svårt. En annan fråga är hur vårt behov av maritim förmåga påverkas av utvecklingen i Arktis och det nordiska samarbetet. Slutligen påpekades att den stora frågan avseende operation Atalanta är juridisk – hur ska man kunna lagföra arresterade pirater?

Sammanfattningsvis gav seminariet en god bild av de maritima utmaningar som Sverige nu står inför. Intressant nog ligger ansvaret för flera av dessa på den svenska regeringen som frågor om beväpnade vakter ombord, rimliga miljö- och skatteregler för vår handelsflotta samt naturligtvis en rimlig utveckling av vår marins förmåga. Det är också glädjande att se hur Avd II och KÖMS i samverkan involverar företrädare för den civila maritima sfären.

Referenten är kommandör och ledamot av KKrVA samt KÖMS.