



Självständigt arbete (15 hp)

Författare		Program/Kurs	
Örln Jonas Kindgren		SA Uppsats 2016	
Handledare			
Antal ord: 13626			
Dr Tomas Ries	Beteckning	Kurskod	
		1MK023	
SJÖFARTSSKYDD EN STUDIE AV TRE LÄNDERS MARITIMA SÄKERHET			
Abstract:			
<p>In the globalised world, nations and the world's trade rely on transportation of goods and people on the oceans. Recent developments in military theory and warfare in conjunction with the globalised world have changed the maritime domain profoundly. New models for protection of shipping need to be developed and implemented to mitigate this change.</p> <p>The scope of this study was to see if any conclusions on organisation could be drawn based on theoretical organisational models. Based on the work of Max Weber, Henry Mintzberg and J.D Thompson three countries were studied in a comparative inductive method with hypotheses. These hypotheses were then tested on NATO:s organisation for protection of shipping, NCAGS for validation.</p> <p>This study shows that the compared nations have different organisations and view of the maritime domain but also what criteria that needs to be met in order to safeguard the nation's essential shipping. The comparison also shows that the three nations on its own does not have the ability to fully protect its shipping, it shows that a separate stand alone, tailor-made organisation that includes as many different organisations as possible, might be the best option. In that organisation the exchange of both information and intelligence is vital to success but also a short line of command. The parties in that organisation need to be private companies, national authorities and military.</p>			
Nyckelord:			
Maritim säkerhet, förändrad maritim domän, Sjöfartsskydd, vidgade säkerhetsbegreppet, organisationsteori			

Innehållsförteckning

1.	Inledning	3
1.1.	Bakgrund och Problemställning	3
1.2.	Problemformulering	5
1.2.1.	Miljöbeskrivning över Östersjön	6
1.3.	Syfte.....	7
1.4.	Frågeställningar	7
1.5.	Avgränsningar.....	7
1.6.	Tidigare forskning.....	8
1.7.	Metod	9
1.8.	Operationalisering.....	10
1.9.	Källor	11
1.10.	Nyckelbegrepp och definitioner	12
1.11.	Disposition	14
2.	Teorier	15
2.1.	Den förändrade maritima domänen och det vidgade säkerhetsbegreppet. 15	
2.2.	Vetenskapliga teorier om organisationer och ledarskap	17
2.2.1.	Max Weber	19
2.2.2.	Henry Mintzberg.....	20
2.2.3.	J.D. Thompson.....	23
3.	Fallstudier	24
3.1.	Finland	24
3.2.	Sverige	28
3.3.	Danmark.....	30
4.	Analys och hypotesformulering	31
4.1.	Analys	31
4.2.	Hypotesformulering.....	35
4.3.	Hypotesprövning mot NATO (NCAGS).....	35
5.	Avslutning	36
5.1.	Slutsatser och diskussion	36
5.2.	Förslag till fortsatt forskning	39
6.	Käll- och litteraturförteckning	40

1. Inledning

1.1. Bakgrund och Problemställning

Att skydda sin sjöfart för att säkerställa landets försörjning har nära nog alltid varit en huvuduppgift för nationer och samhällen. Områdets aktualitet, natur och metod för skydd har dock förändrats genom tiderna. I fredstid sker en förskjutning till en helt civil drift och i kris mer åt statlig kontroll. Det säkerhetspolitiska läget för stater förändras med tiden och så även hoten mot sjöfarten och metoderna likaså, beroende på aktör. För att kunna utforma sitt eget system för att säkerställa och anpassa skyddet krävs att man först identifierar hur handelsflödet ser ut, vilket behov landet har och att dessa prioriteras, vilka transportvägar som används, vilka aktörer som är inblandade och vad hotet utgörs av samt av vem. Därefter utformar man sitt regelverk och resurser för att säkerställa försörjningen och handelsflödet. Då mycket av handeln i världen är multinationell finns det även multinationella transportvägar, aktörer och regelverk. Sen slutet på kalla kriget har man i många länder i princip helt låtit de civila aktörerna själva forma handelsflödet och därigenom även skyddet av detsamma. Efter terrorattackerna den 11 september 2001 i New York, förändrades synen på skydd av resor och transporter av gods. Som en följd av detta införde EU (EG) ett minsta gemensamma regelverk 2004¹. Detta utgör nu bottenplattan när stater i Europa, inklusive Sverige börjar anpassa sig för en förändrad hotbild. De tre länder som omfattas av den här studien, Finland, Sverige och Danmark är alla medlemmar av EU och ska alltså enligt gemensam EU-lag ha samma grundläggande system för att skydda sin sjöfart, främst mot terrorism. Det finns ingen anledning att tvivla på att de tre länderna i denna studie kommer att kunna hantera enskilda terrordåd inom givet regelverk och med befintliga resurser. Däremot är det inte lika självklart att, givet den förändring som den maritima domänen genomgått, där begreppet Maritime Security gått från att enbart ha inneburit Sjöfartsskydd till att omfatta skydd av medborgare och samhällsekonomi². Detta har bland annat beskrivits i Stefan Lundqvists forskning och han föreslår bland annat att fortsatt forskning bedrivs inom ramen för den militära delen av Maritime Security nämligen Maritime Security Operations. För Östersjöregionens del föreslår Lundqvist att en kategorisering av litteratur, artiklar och debatt vore nödvändigt. Bara detta förslag antyder hur outvecklad forskningen är på detta område.

¹ Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och hamnanläggningar.

² Lundqvist, Stefan. *Maritim Säkerhet: En översikt av begrepp, lagstiftning och forskning för Försvarsmaktens behov*. Stockholm: Försvarshögskolan, 2010.

Valet av Danmark och Finland som länder för fallstudien beror på det nyligen ingångna samarbetsavtalen som Sverige har med dem men också av att interdependensen mellan länderna är mycket stor, särskilt inom handel och sjöfart men också militärstrategiskt.

För Försvarsmaktens vidkommande är man inte ansvarig eller utformad för att hantera de hot som beskrivs i EG/EU förordningen. I de svenska lagar som stiftats med EU förordningen till grund, ingår inte Försvarsmakten. Detta avspeglas t.ex. i den studie Riksdagens utredningstjänst gjort om sjöfartsskydd där Försvarsmakten inte ens nämns som aktör³. I krig är dock sjöfartsskydd Försvarsmaktens ansvar. Konfliktspektrat mellan det vardagliga skyddet och krig är det som denna studie kommer behandla utgående från den vidgade definitionen av säkerhetsbegreppet för den maritima arenan där även de senaste rönen inom militärteori om hybridkrigföring, sjätte generationens krigföring⁴ och Anti-Access/Area Denial (A2/AD)⁵ ingår. Med det vidgade säkerhetsbegreppet menas säkerhet ur ett perspektiv som omfattar inte bara de traditionella militära och politiska perspektiven utan även ekonomiska, diplomatiska, sociala och miljö perspektiven ingår⁶. Sammantaget innebär denna nya maritima domän att hoten mot dessa inte kommer vara de traditionella och då ej heller de metoder man använder för att möta dessa. En angripare kommer troligen att agera dolt för att undvika öppen konfrontation och vinna konflikten utan att den andra parten ens förstår att man är utsatt för ett angrepp. Det innebär också att nya vägar måste hittas för att säkerställa sitt handelsflöde. Det är detta som denna studie syftar till, att först se om nuvarande organisation och staterna har tagit hänsyn till den förändrade domänen och det vidgade säkerhetsbegreppet och om så inte är fallet, se om det går att formulera förslag på en sådan organisation.

Kopplingen till Krigsvetenskap är de förslag på hur en organisation skulle kunna se ut för att möta de nya säkerhetshoten i den nya maritima domänen. Särskilt viktigt är detta då statens resurser inte är obegränsade. Det är troligt att stater ur ett rationalitetsperspektiv anpassat sina resurser för sjöfartsskydd efter de normala, fredsmässiga förhållandena och enbart ökar reaktivt på händelseutveckling. I händelse av krig kommer Försvarsmaktens resurser att bli tvungna att prioriteras mellan dess olika uppgifter och i syfte att kunna användas mot motståndarens

³ Rapport från Riksdagen 2005/06:RFR7 *Sjöfartsskydd – En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten.*

⁴ Försvarsmakten, Förförsvavsavdelningen Moskva, *Särskild rapportering: Ny rysk marindoktrin*, Dnr: RU-Ö116Ut. Stockholm: Försvarsmakten, 2015.

⁵ Tangredi, Sam J. *Anti-Access Warfare-Countering A2/AD Strategies*. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.

⁶ Buzan, Barry. Weaver, Ole. de Wilde, Jaap. *Security – A new framework for analysis*. London: Lynne Rienne Publishers, 1998. s1ff.

kvalificerade enheter är det nödvändigt att andra resurser kan användas eller att Försvarsmaktens resurser används så effektivt som möjligt för sjöfartsskydd.

Den metod som används för studien är en i grunden statsvetenskaplig metod men som via två stycken förklarande teorier om varför den är bäst lämpad för en studie i krigsvetenskap, ändå valdes. Den här studien utgår från att det är just gränsen mellan statsvetenskap och krigsvetenskap som är själva kärnan i diskussionen och om det finns en framkomlig väg som ur ett rent forskningsperspektiv ligger mellan statsvetenskap och krigsvetenskap, för om hybridkrigföring rör sig i gränslandet, bör även forskningen göra det. Likafullt är det Försvarsmaktens ansvar att hitta denna lösning, man kan helt enkelt inte begära att civila myndigheter fullt ut ska förstå det nya hybridkriget och dess teorier.

Sammantaget framkommer en bild av att samhället bör göra något för att anpassa sig till den nya världsbilden, vi kan i alla fall inte göra som förut. Något behöver göras när handelsflödet till och från länderna hotas och i förlängningen, nationernas existens, frågan är bara vad och hur?

1.2. Problemformulering

Grunden för problemformuleringen är antagandet att eftersom de tre nordiska länderna upplevt många år av fred och ligger i en geografiskt mycket fredlig del av världen och har en likartad demokratisk uppbyggnad, har man, förutom det EU direktiv som finns, organiserat sig för att få den ekonomiskt mest rationella organisationen och inte den som faktiskt ger staterna möjlighet att, mot bakgrund av det nya maritima hotet, kunna skydda sitt handelsflöde. Därutöver har Europeiska unionens råd i juni 2014 antagit en strategi för sjöfartsskydd för hela dess havsområde. Syftet är att skapa en gemensam ram för nationella och europeiska myndigheter så att deras åtgärder samordnas mot samma mål. Detta delas upp i att först kartlägga och beskriva EU:s viktigaste marina intressen, för att därefter kartlägga och beskriva hot, utmaningar och risker. Slutligen ska man organisera sina insatser.⁷ Ansatsen här är inte enbart säkerhetshot utan även såväl ekonomiska som miljöhot tas upp.

”Medlemsstaternas försvarsmakter bör spela en strategisk roll till sjöss och ge global räckvidd, flexibilitet och åtkomst som gör det möjligt för EU och dess medlemsstater att bidra till hela spektrumet av ansvarsuppgifter för sjöbevakningen.”⁸

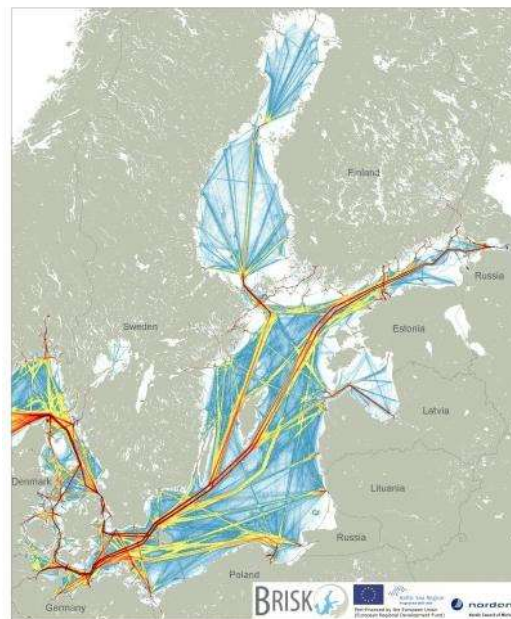
⁷ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index_sv.htm, (Hämtad 2016-05-11).

⁸ Europeiska unionens råd, *Europeiska Unionens Strategi för Sjöfartsskydd*, 11205/14, Bryssel: EU, 2014.

Strategin faller under den Gemensamma säkerhets- och försvarspolitik (GUSP). Ett av delmålen är att förstärka förberedelserna för framtida oförutsedda sjöfartskyddshändelser. Analys och konkretiserande av strategin pågår för närvarande i medlemsländerna. Det grundläggande problemet är om de tre länderna har rätt organisation för att möta de nya säkerhetshoten mot dess sjöfart?

1.2.1. Miljöbeskrivning över Östersjön

Den globala handeln mätt i ton sker till 90 % med fartyg. Genom Östersjön passerar mellan 90000 och 140000 fartyg per år. För Sveriges del tar vi emot ca 160 miljoner ton gods sjövägen varav 75 miljoner ton via Västkusten. Olje -import och -export ej inräknat. Passagerartrafiken till och från Sverige uppgår till ca 29 miljoner passagerare, största delen går till Finland och Danmark.⁹



Figur 1. Bild från Brisk.helcom.fi som visar intensitet i lederna i Östersjöområdet

De tre länderna har helt olika förutsättningar för Maritim Säkerhet. Finland och Sverige har givet sitt geografiska läge ett stort behov av sjötransporter, där Finlands behov överstiger Sveriges. Danmark kan med sin landförbindelse med Europa alltid få sina transporter landvägen och har därför inget existentiellt behov av att få sitt gods sjövägen. Man är dock en

⁹ Handels Utrednings Institut. *Sveriges hamnar-porten till Sverige. En rapport från HUI research på uppdrag av Sveriges hamnar*. Stockholm: HUI, 2013.

sjöfartsnation med fartyg över hela världen samt har ett ansvar för sjöövervakningen runt Grönland.

Finland skulle teoretiskt kunna få transporter landvägen från Ryssland men ur ett politiskt och historiskt perspektiv bedöms det vara en mindre bra idé att göra sig beroende av Ryssland. Man skulle kunna tro att Sverige kan få sina varor via Norge i nödfall men verkligheten är att Göteborg är Norges största hamn. Från ett strategiskt perspektiv men som inte alls berörs i den här studien är Öresunds betydelse för övriga länder i Östersjön, vilket borde påverka de ländernas planering och strategi. Sverige och Danmarks kontroll över flödet till och från Östersjön kommer ha en stor påverkan på sjöfarten i Östersjön vid en eventuell kris. Ytterligare en aspekt som påverkar närområdet men som inte diskuteras i den här studien, är att Sveriges Riksdag har godkänt Vårdlandsavtalet med NATO 25 maj 2016¹⁰ som innebär en tydlig strategisk markering om flödet, framför allt sjövägen, in i landet i händelse av kris.

1.3. Syfte

Syftet med studien är att förstå vilka generella egenskaper en organisation behöver ha för att möta de nya säkerhetshoten i den nya maritima miljön givet det vidgade säkerhetsbegreppet utifrån en komparativ studie mellan tre länder och tre teorier om organisation och ledarskap.

1.4. Frågeställningar

För att möta syftet har tre stycken frågeställningar identifierats för att underlätta analysen;

- 1- Vilka skillnader och likheter finns det i hur Sverige, Finland och Danmark är organiserade för skydd av sjöfart?
- 2- Förändras organisation och arbetsmetodik vid höjd beredskap?
- 3- Hur är respektive lands organisation anpassad för att hantera osäkerhetslägen i uppkomna situationer?¹¹

1.5. Avgränsningar

Den här studien kommer inte behandla specifika hot eller försöka förklara hur nuvarande hotsituation ser ut, fokus är på det generella i respektive land.

¹⁰ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/samforstandsavtal-om-varldlandsstod_H301UF%C3%B6U4 (Hämtad 2016-06-09).

¹¹ Abrahamsson, Bengt. Andersen, Jon A. *Organisation - att beskriva och förstå organisationer*. Uppl 4:2. Malmö: Liber, 2007, s71.

Då den maritima domänen är ett eget forskningsområde kommer denna studie inte att försöka ytterligare förklara komplexiteten utan bygger på vedertagen forskning och teorier. Studien handlar inte om individers ledarskap utan det institutionella systemets teoretiska möjligheter att hantera säkerhetshot. Det är troligt att ett kraftfullt karismatiskt ledarskap kan överbrygga systemets inbyggda fel och brister men det kommer denna studie inte ta hänsyn till. Detaljer i nationell lagstiftning kommer inte beröras då det är troligt att stater ändrar sin lagstiftning om man anser att nationens överlevnad beror av det. Av uppenbara skäl kommer ej heller eventuella hemliga samarbeten att tas upp, ej heller planerade åtaganden som t.ex. värdlandsstöd (Host Nation Support). Studien kommer inte analysera maktspel inom organisationsteori även om det kanske kan användas som förklaringsmodell.

1.6. Tidigare forskning

Området maritim säkerhet är generellt väl dokumenterat genom tiderna, alltifrån sjöslagen vid Salamis och framåt, men givet det vidgade säkerhetsbegreppet och krigföringens utveckling har medfört en ny syn på den maritima domänen. Denna nya maritima domän har, sedan 2001, börjat intressera forskare, så även i Sverige och då särskilt inom krigsvetenskapen. Man har fokuserat på begrepp, hot och kontexter. Då även Sverige har börjat antyda en kursändring har landet startat arbeten för att analysera eventuella samarbeten inom t.ex. Nordic Defence Cooperation (NORDEFECO)¹² men även rent konkret med Finland¹³ och Danmark¹⁴. I det här sammanhanget är dessa två länders organisation extra intressant då de dels ger Sverige något att jämföra sig med men även att förhålla sig till för att kunna anpassa sig mot och arbeta tillsammans med inom ramen för sjöfartsskydd.

Kungliga Örlogsmannasällskapet har under ett flertal år aktivt diskuterat frågan kring Sjöfartsskydd vid t.ex. seminarium men också i debattartiklar i *Tidskrift för Sjöväsendet*.

På Försvarshögskolan har Stefan Lundqvist i två studier; den första om det vidgade säkerhetsperspektivet¹⁵ och den andra om maritim säkerhet och dess innebörd¹⁶ bidragit till

¹² <http://www.nordefco.org/> (Hämtad 2016-05-27).

¹³ <http://www.regeringen.se/sveriges-regering/utrikesdepartementet/sveriges-diplomatiska-forbindelser/europa-och-centralasien/finland/>, (Hämtad 2016-05-27).

¹⁴ <http://www.regeringen.se/internationella-organisationer-och-samarbeten/nordiskt-utrikes--och-sakerhetspolitiskt-samarbete/> (Hämtad 2016-05-27).

¹⁵ Lundqvist, Stefan. *Från totalförsvar till gemensam säkerhet – en studie av vidgade säkerhetsperspektiv*, Stockholm: Försvarshögskolan, 2009.

¹⁶ Lundqvist, Stefan. *Att säkra en domän – en studie av maritim säkerhets förändrade innebörd*. Stockholm: Försvarshögskolan, 2011

nuvarande forskning. Både dessa studier har varit grundläggande för denna studie. Några andra ansatser som gjorts vid FHS i detta sammanhang är;

Fredrik Olsén har i sin studie¹⁷ haft ett liknande upplägg som denna studie men endast använt Graham Allisons organisations teori och endast studerat Sverige. Hans slutsatser är att Sverige har ett behov av att förbättra sin organisation för sjöfartskydd och att det bör ske ett närmare samarbete mellan svenska myndigheter.

Även Jimmy Eriksson har studerat ämnet¹⁸ och därvid analyserat de förmågor som den maritima säkerheten i Sveriges närområde kräver och jämfört med tillgängliga resurser. Även om denna studie om sjöfartskydd i tre länder inte har studerat resurser, kan man ändå konstatera att Jimmy Eriksson kommit fram till att kompromisser och internationella samarbeten spelar en viktig roll i sjöfartskyddet.

Philip Lagerdahl har studerat maritim säkerhet i sin studie¹⁹ och därvid kommit fram till slutsatsen att det operativa samarbetet i Sverige för sjöfartskydd kan förbättras framför allt genom att se över lagstiftningen men även samarbetsformerna mellan Försvarsmakten och Kustbevakningen.

Slutligen har Edward Hallenborg studerat maritim säkerhet²⁰ och med utgångspunkt i ett vidgat säkerhetsbegrepp, fått ett resultat som visar på att Sverige bör lägga mer fokus på internationellt samarbete, såväl med EU som med de nordiska länderna och med ett bättre samarbete mellan myndigheter i Sverige.

1.7. Metod

Den övergripande metoden för studien är den grundläggande komparativa undersökningsdesignen²¹ som bryts ner i en komparativ fallstudie. Metoden som valts är att först beskriva den förändrade maritima domänen, som också utgör den forskning som studien bygger på tillsammans med teorierna om det vidgade säkerhetsbegreppet, för att därefter beskriva relevant vetenskaplig organisationsteori, som sedan, efter tre fallstudier analyseras komparativt för skillnader och likheter. Det som är utmärkande för komparativa studier är ett antagande att det finns skillnader och likheter mellan länder som är viktiga för att få förståelse

¹⁷ Olsén, Fredrik. *Statlig sjöfart för maritim säkerhet: och hur ser Försvarsmaktens roll ut?* Stockholm: Försvarshögskolan, 2014.

¹⁸ Eriksson, Jimmy. *En hållbar maritim säkerhet*. Stockholm: Försvarshögskolan, 2012.

¹⁹ Lagerdahl, Philip. *Maritim Säkerhet: en fråga om samarbete*. Stockholm: Försvarshögskolan, 2010.

²⁰ Hallenborg, Edward. *Hotuppfattningar och strategier för maritim säkerhet i Östersjön, ur ett svenskt perspektiv*. Stockholm: Försvarshögskolan, 2010.

²¹ Denk, Thomas. *Komparativ metod-förståelse genom jämförelse*. Uppl 1:7. Malmö: Holmbergs, 2011, s31f.

för politik.²² Detta sker genom att först undersöka komparativt om det finns skillnader och likheter i tre länders nationella organisation för skydd av sjöfart utifrån ett organisatoriskt perspektiv baserat på vedertagen organisationsteori och med utgångspunkt den förändrade maritima domänen. För att stärka ansatsen metodologiskt kommer teorier i organisation att användas som referensram för slutsatserna. Ansatsen är både konstitutionell och institutionell d.v.s. både vad som lagen reglerar men även hur de olika statliga institutionerna fungerar.

Utifrån analysmodellen skapas hypoteser som sedan valideras mot en vedertagen organisationsmetod för skydd av sjöfart; NATO:s Naval Cooperation and Guidance to Shipping (NCAGS). Hypoteserna syftar till att förstå hur en organisation tentativt skulle kunna se ut för Sverige sett till generella organisatoriska egenskaper.

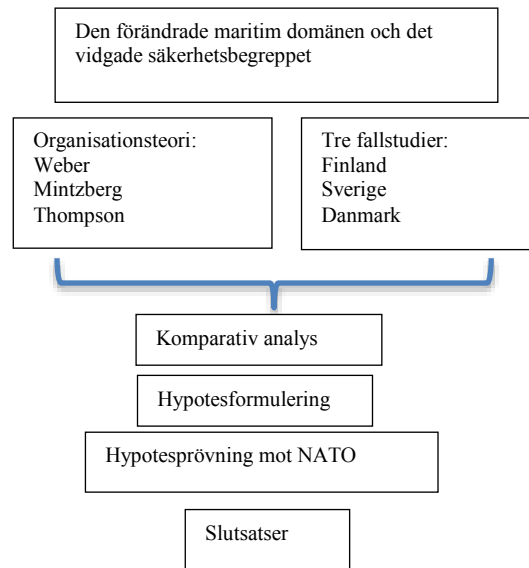
Vedertagen civil och militär organisationsteori, där det politiska perspektivet i form av att organisationer är koalitioner, används men maktspelet avgränsas bort d.v.s. en konstitutionell ansats och utgående från institutioners föreskrivna utformning, inte hur de *de facto* fungerar i verkligheten²³. Endast i de fall där konflikter om t.ex. resurser är nödvändiga för analys och resultat kommer dessa att användas. För den maritima miljön och säkerhetsmiljön används främst den forskning som bedrivits på FHS samt nödvändiga externa källor.

1.8. Operationalisering

För att kunna svara på de tre frågeställningarna i studien mot teorierna i organisation är begrepp som ska undersökas, *ledarskap* (nationens förmåga att hantera uppkomna situationer), *organisatoriskt ansvar* (fördelning) och *organisatorisk tydlighet* (samma organisation oavsett eller förändras den). För att få ett sammanhang, en kontext av statens syn på sjöfart och maritim säkerhet, kommer även förekomst och detaljeringsgrad på eventuella övergripande policydokument för den *maritima miljön* som övergripande för *maritima säkerhetshot*. De begrepp som ska undersökas och deras innebörd är valda av författaren ur bakgrundsteorierna, som generella och vedertagna begrepp för ett framgångsrikt ledarskap och organisation.

²² Denk. *Komparativ metod-förståelse genom jämförelse*, s7.

²³ Bolman, Lee G. Terrence E. Deal. *Nya Perspektiv på Organisation och Ledarskap*. Uppl 3:3. Ozgraf: Studentlitteratur, 2005, s 232-244.



Figur 2. Grafisk modell över denna studies metod.

1.9. Källor

Som bakgrundsmaterial har en mängd källor använts men sammantaget för dessa har varit att de antingen är fokuserade på rent fredsmässiga förhållanden eller för krig. I gråzonen där emellan finns inte mycket konkret och vedertaget. Studien har tre olika delar som var för sig har olika möjligheter och begränsningar i valet av källor.

Den första delen som behandlar grunden för studien d.v.s. den förändrade maritima domänen och hur den ser ut idag, har källor som nästan uteslutande är forskning då empiriskt underlag ej finns. Detta kompletteras av utgivna källor från militärteoretiker eller doktriner. Validiteten på dessa kan, givet ämnets relativa nyhet, inte helt säkerställas. Det är dock en förutsättning för denna uppsats varvid antagandet är gjort att de är valida inom ramen för denna studie. Samma resonemang gäller för det vidgade säkerhetsbegreppet.

För den andra delen som är teorier om organisation finns det bra, vedertagna källor att tillgå. Problemet här är att hitta rätt källor så att rätt teori används på rätt ställe för att ge ett så relevant resultat som möjligt. Dock har så grundläggande teorier som möjligt valts för att de använda teorierna ska vara så applicerbara som möjligt på den nya situationen. Specialiserade, moderna teorier skulle eventuellt kunna vara användbara men för att inte riskera att hamna i ytterskott i den första ansatsen till organisation har dessa valts bort.

För den tredje delen som är de tre ländernas organisation finns den formella organisationen dokumenterad, då det är en del av det öppna demokratiska samhället, och svårigheten med att

hitta relevanta källor ligger mer i att överbrygga språkbarriären och att det finns få tryckta källor.

Det svåraste området att ta reda på fakta om är Finlands och Danmarks metod för intern reglering och styrning av myndigheter och organisationer. Förutom det språkliga hindret, att många källor kräver översättning till engelska eller svenska bör de dessutom vara aktuella. I dagens samhälle är det vanligt att information om förvaltning och myndigheter, i samhällets intresse läggs ut på internet, och då gärna översatt. Problemet här är snarare att det inte är vetenskaplig djuplodande utan populistiskt och lättförstått. Vidare är det ofta inte så specialiserat som krävs för den här uppsatsen. Om de två länderna har varit förutseende nog att ta hänsyn till den förändrade maritima miljön och vidgade säkerhetshotet är det inte alls säkert att man av sekretessskäl skriver det eller för att man helt enkelt inte tror att allmänheten är intresserade. Det är däremot så att det som finns på internet från ländernas myndigheter kan anses vara med sanningen överensstämmande och därmed användbart ändå.

Reliabiliteten i samtliga källor bedöms tillräcklig för den här studien men som i all forskning bör man göra motsvarande studie senare för att se om man kommer till samma resultat. Problemet med reliabiliteten är att det, i dagsläget och vad gäller den nya maritima domänen eller det vidgade säkerhetsbegreppet, inte hunnit växa fast i allmänhetens och samhällets synsätt och finns därför mest i forsknings- eller vetenskapsvärlden, framför allt inom krigsvetenskapen. Källkritiskt uppfattar jag källorna överlag som äkta och de ligger nära i tid. Samma gäller för oberoende och tendensfrihet förutom de källor som kommer direkt från statliga myndigheter och politiker. I likhet med avgränsningen om maktspel borde det här dock inte heller påverka analysen nämnvärt. Det är troligt att det finns information som skulle vart bra för denna studie men som helt enkelt inte finns i tryck, på internet eller är informella. Det kan vara samarbeten som hanteras inom ramen för andra uppgifter eller bygger på personkontakter.

1.10. Nyckelbegrepp och definitioner

Nedan definieras de centrala begrepp på det sätt de används i denna studie.

Maritima domänen: Alla ytor och materia, på, under, relaterande till eller gränsande till havet eller navigerbara farvatten inklusive alla maritim relaterade aktiviteter, infrastruktur, människor, laster och fartyg.

Maritim säkerhet: Säkerhet i den maritima domänen.

Det vidgade säkerhetsbegreppet: Begreppet utgör ett analysramverk som skapats av en av Köpenhamnskolans företrädare, Barry Buzan. Nivåerna är internationell system nivå (ex FN),

internationell delsystemnivå (ex EU), enhetsnivå (stater), underenhetsnivå (ex lobbyorganisationer) och individnivå²⁴.

ISPS- International Ship and Port facility Code: Det ramverk för säkerhet till sjöss som IMO (International Maritime Organisation,) givit ut²⁵.

SOLAS-Safety Of Life At Sea: Det regelverk som IMO ger ut för att skydda liv till sjöss.

Sjöfartsskydd: ”Kombination av förebyggande åtgärder som syftar till att skydda sjöfarten och hamnanläggningarna mot hot om avsiktliga olagliga handlingar”²⁶. Syftar till att skydda sjöfartssektorn mot grova våldsbrott, bland annat terrorism.

Sjöfartsskyddsoperation (Protection of shipping): Sjöfartsskyddsoperation innebär att upprätthålla sjösäkerhet (safety), säkerhet (security) och skydd av rörelsefrihet (protection) till sjöss och i ett hamnområde för handelssjöfarten, inklusive handelssjöfartens stöd till militär verksamhet.

Sjösäkerhet (safety): Omfattar åtgärder som syftar till att förebygga och rädda liv till sjöss avseende icke uppsåtliga hot. Detta regleras genom t.ex. SOLAS. Kontroll och reglering av sjösäkerhet görs av civila organisationer och myndigheter varför en militär organisation endast kan ge stöd när så efterfrågas. Möjligheterna att ge stöd beror av den jurisdiktion (t.ex. nationell lag, EU- eller FN-mandat) varpå operationen vilar. Exempel på åtgärder: search and rescue, maritim bärgning, katastrofskydd och miljöskydd.

Säkerhet (security): Omfattar åtgärder för att förebygga, kontrollera och agera mot brottslig uppsåtlig verksamhet som utövas mot sjöfartens flöden och regleras av t.ex. ISPS-koden. Nationellt innebär det att kontroll och reglering av säkerhet görs av civila organisationer och myndigheter varför en militär organisation endast kan ge stöd när så efterfrågas. Internationellt kan dock militär ges hela uppgiften. Möjligheterna att ge stöd beror alltså av den jurisdiktion (t.ex. nationell lag, EU- eller FN-mandat) varpå operationen vilar.

Exempel på åtgärder: fiskeskydd, hamnsäkerhet, smuggling, migrationskontroll, skydd av samhällsviktiga anläggningar och terrorism.

Skydd (protection): Omfattar avskräckande och kontrollerande åtgärder för att förebygga uppsåtliga militära och militanta angrepp mot handelssjöfarten. Åtgärder kan vidtas av enbart

²⁴ Lundqvist. *Från totalförsvaret till gemensam säkerhet – en studie av vidgade säkerhetsperspektiv*.

²⁵ www.imo.org, (Hämtad 2016-05-11).

²⁶ Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och hamnanläggningar.

militära organisationer eller i samverkan med civila organisationer eller myndigheter, beroende av den jurisdiktion (t.ex. nationell lag, EU- eller FN-mandat) varpå operationen vilar.

Indelningen i Sjösäkerhet, Säkerhet och Skydd är den av den svenska marinen just nu tentativa nivå- och begreppsansvändningen. Att definiera begrepp som Sjöfartsskydd och indelning är i sig ett omfattande utbredningsområde för myndighetsverige.

NCAGS (Naval Cooperation and Guidance to Shipping): NATO:s struktur för skydd av civil sjöfart. Bygger på permanenta NATO Shipping Centre där civila och militära enheter samarbetar för att med stöd av varandra skapa säkerhet. Ska inte blandas ihop med metoder för att skydda militära skyddsobjekt eller när militären skyddar civila handelsfartyg t.ex. genom eskort eller konvojering. I takt med att säkerhetshoten ökar via kris och konflikt till krig, växer också *NCAGS* organisationen. Innefattar rådgivning, samarbete, assistans och övervakning från de militära enheterna. Grunden för framgång är samarbete och förståelse för varandras behov²⁷. Informationsutbyte och underrättelsetjänst är centrala delar för en effektiv organisation.

Maritime Single Window är ett begrepp för ett rapporteringssystem som alla EU länder skall implementera enligt EU Directive 2010/65/EU²⁸. Systemet innebär att fartyg som anlöper ett land endast ska ha en rapporteringsväg in i landet.

1.11. Disposition

Studien delas in i fem avsnitt.

I det första avsnittet presenteras forskningsområde, problemställningar och problemformulering, syfte och avgränsningar, metod, forskningsläge, källor och syftar till att skapa en förståelse för vad det är denna studie försöker förklara inklusive hur den är uppbyggd. I det andra avsnittet presenteras först den grundläggande teorin om förändrad maritim miljö och det vidgade säkerhetsbegreppet, sedan de vetenskapliga teorierna om organisation och ledarskap.

I det tredje avsnittet genomförs fallstudier av Finland, Danmark och Sverige ur ett Sjöfartsskyddsperspektiv med relevanta ingående delar. Syftet här att skapa förutsättningar för

²⁷ <http://www.shipping.nato.int/Pages/NCAGS.aspx> (Hämtad 2016-05-05).

²⁸ Europaparlamentet och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober "On reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States".

den vidare analysen då den nya miljön inte är institutionaliserad än i samhället. Genom en förståelse för detta blir det lättare att förstå den egentliga analysen i avsnitt tre.

I det fjärde avsnittet analyseras svaren och jämförs genom komparativ metod för att därefter dra slutsatser och skapa hypoteser som sedan prövas mot NATO NCAGS. Syftet här att se om det finns skillnader, likheter som, baserat på teorier kan anses vara vetenskapligt sanna för att därefter formulera dessa som hypoteser och pröva mot en erkänd organisation.

I det femte summeras slutsatserna och hypotesprövningen för att svara på syftet med studien. Slutligen sätts studien i perspektiv och ger förslag på fortsatt forskning.

2. Teorier

För att kunna analysera sjöfartsskyddets organisation mot en förändrad omvärldsbild behöver först förändringen beskrivas. Detta görs först genom att beskriva hur den maritima domänen har förändrats i en globaliserad värld för att därefter beskriva de nya hoten. Båda dessa teorier ska ses som en bottenplatta varvid denna studie står. Utan denna bottenplatta skulle sjöfartsskyddet i princip kunna bedrivas som en rent militär operation i statlig regi och ingen vidare forskning torde vara nödvändig, åtminstone inte om organisation.

2.1. Den förändrade maritima domänen och det vidgade säkerhetsbegreppet

Skyddet av sjöfart har länge varit viktigt för nationer och andra samhällsformer. Däremot har utformningen varierat beroende på kontext d.v.s. vilken miljö man opererar i, vilket hot som finns och vad man ska skydda. Efter terrordåden den 11 september 2001 och den efterföljande samhällsutvecklingen har den senaste forskningen visat på en förändring i den maritima domänen²⁹. Stefan Lundqvist analyserar detta i sin studie *Maritim Säkerhet – En översikt av begrepp, lagstiftning och forskning för Försvarsmaktens behov*³⁰ och kommer till slutsatsen att maritim säkerhet har förändrats och den traditionella uppdelningen i sjöfart och sjöfarare nu har övergått till att mer handla om samhällen och samhällsekonomier. Havet är inte längre bara en transportväg utan även andra ekonomiska intressen finns i domänen och med den förändrade synen kommer även olika former av brottslighet dras dit. Vidare finns det även hot som utmanar själva transporterna. Sammantaget behöver;

²⁹ Lundqvist. *Att säkra en domän - en studie av maritim säkerhets förändrade innebörd.*

³⁰ Lundqvist. *Maritim Säkerhet: En översikt av begrepp, lagstiftning och forskning för Försvarsmaktens behov.*

”...stater säkra domänen ur ett helhetsperspektiv – en komplex uppgift där sjöfartsskydd utgör ett av medlen³¹.”

Den moderna shippingindustrin där fartyg och rederier är civilt ägda bolag med olika flaggstater, d.v.s. den stat som ett kommersiellt fartyg seglar under, och där ekonomin är styrande utan hänsyn till gränser, gör det svårt för stater utan egen shipping att påverka dessa för att säkerställa egen handel och handelsflöde. Det kan dessutom vara så att bolaget är registrerat i ett land medan dess fartyg har flera olika flaggstater. Olika typer av ägandeförhållanden gör dessutom frågan än mer komplicerad. I sjöfarten ingår även hamnar, raffinaderier, mäklare, försäkringsbolag, speditörer, skeppsmäklare och skeppsregister för att nämna några aktörer. Inget av dessa kan beordras att göra något om de inte är registrerade i landet och även då kräver det att konstitutionella förutsättningar är uppfyllda.

Det transnationella maritima terroristhotet är troligtvis den enskilt största faktorn som påverkat den förändrade synen utöver den alltmer globaliserade världen, men det finns många andra samverkande faktorer och anledningar. Inte minst utvecklingen av hybridkrigföring och den ryska sjätte generationens krigföring. Sammantaget måste man ta hänsyn till flera olika möjliga scenarier för att skydda sin handel.

Den så kallade Köpenhamnsskolan är ett koncept för säkerhetsanalys baserat runt boken *People, States and Fear: The national Security Problem in international relations*³² av Barry Buzan där fokus ligger på de sociala aspekterna av säkerhet. Köpenhamnsskolan drar slutsatsen att för att kunna hantera hot mot nationens existens, i det här fallet skydda sin egen sjöfart och handel, måste man ta hänsyn i flera nivåer samtidigt och samverka mellan samhällets olika aktörer. Det är alltså inte bara den militära aspekten som berörs i skyddet utan det är samverkan som är fokus och den grundläggande förmågan till informationsspridning och underrättelse utbyte är avgörande.

Säkerhet kan definieras i lager, sektorer, områden osv. vilket gör att man vid analys måste vara noggrann med vad man egentligen analyserar. Grundläggande är att ett säkerhetshot kan definieras som, enligt Buzan et al³³, att det är ett hot mot nationens existens.

I *Security – A new framework for analysis*, sammanfattar Buzan et al med;

³¹ Lundqvist. *Maritim Säkerhet: En översikt av begrepp, lagstiftning och forskning för Försvarsmaktens behov*.

³² Buzan, Barry. *People, States and Fear: The national Security Problem in international relations*. Colchester: ECPR, 2016.

³³ Buzan et al. *Security – A new framework for analysis*

”Expanding the security agenda is not simple or a trivial act, nor is it without political consequences. It is not just tacking the word security onto economic, environmental and societal. Pursuing the wider security agenda requires giving very careful thought to what is meant by security and applying that understanding to a range of dynamics, some of which are fundamentally different from military-political ones³⁴.”

Vidare är det även det ekonomiska värdet av både havet men även botten med dess naturtillgångar som ökat intresset för havet. Den förändrade maritima domänen har påverkats bland annat av hotet från den sjätte generationens krigföring³⁵ och de senaste militär teorierna om AD/A2³⁶. I hybridkrigföring och den sjätte generationens krigföring suddas gränserna ut för det konventionella synsättet på krig och man utnyttjar de luckor som finns i våra moderna institutionella strukturer och internationella regelverk. Vidare använder man hela alla tillgängliga resurser, inte bara de militära. Ofta genomförs operationerna så att motståndaren inte ens vet att man är under anfall förrän det är för sent. Anti-access/Area Denial konceptet som militär teori kan sägas ha sitt ursprung i tankar om marin krigföring och i genomförandet av A2/AD operationer är havet och den maritima miljön centrala.

Terrorattackerna den 11 september 2011, hybridkrigföring, globaliseringen, A2/AD-teorier, sjätte generationens krigföring och den moderna shipping industrins utformning med efterföljande interdependens mellan länder har således förändrat den maritima domänen till den grad att nya metoder och teorier behövs för sjöfartsskydd.

Sammanfattningsvis blir slutsatsen baserat på ovanstående att man bör se sjöfartsskyddet som en del av något större och mer komplext. Globaliseringen och den nya krigföringens natur skapar en komplex och mångfacetterad situation som både kan vara svår att förstå och svår att lösa.

2.2. Vetenskapliga teorier om organisationer och ledarskap

Max weber verkade i början av 1900 talet och följde därmed den industriella utvecklingen för både företag och privata aktörer i transformationen till den numera ofta vedertagna administrativa organisationen med byråkrati. Utvecklingen skedde iterativt mycket tack vare

³⁴ Buzan et al. *Security – A new framework for analysis*, s195.

³⁵ Försvarsmakten, Försvarsavdelningen Moskva, *Särskild rapportering: Ny rysk marindoktrin*, Dnr: RU-Ö116Ut. 2015-08-10.

³⁶ Tangredi. *Anti-Access Warfare-Countering A2/AD Strategies*.

Webers forskning om organisationer³⁷. Weber anses därför vara en av pionjärerna i studier av organisation i det industriella samhället. I den efterföljande forskningen lanserade Alvin Gouldner ytterligare teorier som försökte förklara bakomliggande orsaker och förklaringsmodeller dels från ett *rationellt* och dels från ett *naturligt* perspektiv. De rationella systemen ses som noggrant formbara och styrbara för att nå givna mål med en tyngdpunkt på rationell design och att aktörerna kan styra utvecklingen. Det naturliga perspektivet betonar organisationer som organismer, kollektiv där processerna är spontana och organisationens flexibilitet mot omgivningen var det som skulle göra organisationen effektiv³⁸. Dessa två teorier i kombination med Katz och Kahns teorier om det öppna systemet³⁹ var grunden för Thompsons arbete och forskning.

Tre olika teoretiker är valda utifrån deras mest erkända teorier för att kunna applicera dessa på rätt frågeställning, även om alla tre teoretiker till viss del svarar på alla frågeställningar i den här uppsatsen. Max Weber är vald för att studera de tre ländernas administrativa byråkratiska organisation då hans teorier och modeller, som en gång var banbrytande för att hitta rätt organisation i industrialismens början, är fortfarande gångbara idag då de är grundläggande. Då de studerade länderna är komplexa och svårtolkade ur ett organisatoriskt perspektiv krävs en förenkling och då faller valet på Max Weber som lämpligt. Det är inte otroligt att man för att få en djupare förståelse eventuellt skulle behöva mer moderna teorier och mer djuplodande statsvetenskapliga studier. För att svara på frågeställningen nummer ett angående skillnader och likheter mellan länderna i den kontext som utgör den här studien är teorierna väl anpassade.

Henry Mintzbergs arbete om hur en organisation bör se ut beroende på vilken typ av uppgift man har att fullgöra, i vilken miljö och resultat som krävs behövs för förståelsen ur ett management perspektiv på organisationen. Mintzbergs teorier kommer användas för att svara på fråga tre.

James D Thompson huvudsakliga forskningsområde var att studera organisation och ledarskap i de situationer alla fakta och förhållanden inte är kända för organisationen som har att fatta beslut. Hans teorier är mer djuplodande än vad som beskrivs här men för att svara på forskningsfråga tre, hur man bäst hanterar osäkerheter räcker precisionen i de delar av hans teorier som presenteras här och ger om inte annat en huvudkurs i hur man bör organisera sig.

³⁷ Thompson, James D. *Organizations in action*. Upplaga 6. New Jersey: Transaction Publishers, 2008, s16.

³⁸ Thompson. *Organizations in action*, s17.

³⁹ Kats, Daniel. Kahn, Robert L. *The Social Psychology of organizations*, New York: Wiley, 1966.

2.2.1. Max Weber

Max Webers forskning visar på att ”*monokratisk byråkrati*” är den idealform som maximerar rationalitetsnormerna⁴⁰. Detta under förutsättning att det finns vissa uppsatta kriterier som möts. På sin tid var Webers forskning banbrytande och på senare tid har hans teorier återuppväckts då de fortfarande är giltiga. Kriterierna som Max Weber formulerat är:

- 1- En fast arbetsfördelning,
- 2- En hierarki av ämbeten eller tjänster,
- 3- En uppsättning regler som styr verksamheten,
- 4- Åtskillnad mellan personliga och offentliga rättigheter och ägodelar,
- 5- Tekniska kvalifikationer som urvalsprincip för anställning,
- 6- En syn på arbete som ett livslångt yrke med möjligheter till karriär.

En annan central del i Webers teorier är hur ledarskapet utövades och han såg tre typer av auktoritet; traditionell, karismatisk och legitim auktoritet. När ledarskapet utförs av en auktoritet följer de underställda frivilligt. Det andra perspektivet som Weber såg var maktperspektivet där ledaren tvingar de underställda att göra som han säger⁴¹. I en byråkratisk organisation är det den legitima auktoriteten som råder då hans mandat vilar på normer och regler som för organisationen är att se som lagar. Den organisationsform som Weber förespråkar för byråkratiska organisationer såsom polis, sjukhus, banker militär osv är linjeorganisationen. Organisationen är uppdelad i rutinmässiga och väldefinierade uppgifter med en långt driven specialisering och arbetsfördelning. I linjeorganisationen råder en stark hierarki där alla tydligt vet vem som är ansvarig. Allt som görs dokumenteras för att ge organisationen kontinuitet över tiden. Allt görs enligt bestämda procedurer och regler och all kommunikation sker tjänstevägen mellan organisationens olika avdelningar d.v.s. via chefen. De svagheter som identifierats i Webers byråkrati är långsam hantering, motstånd till förändring av regler, avskräcker kreativitet och att mentaliteten att feed-back inte behövs gör att felaktigheter inte kommer fram. De styrkor som finns i idealbyråkratin är att standardiseringen gör verksamheten lätt att följa upp och kontrollera, den är fakta baserad, alla får en rättvis behandling, personalomsättning hämmar inte organisationen och alla gör det man är bäst på⁴².

⁴⁰ Bolman et al. *Nya Perspektiv på Organisation och ledarskap*, s76.

⁴¹ Weber, Max. *The Theory of Social and Economic. Organization*. Illinois: Martino Publishing, 2012, s341-386.

⁴² Weber. *The Theory of Social and Economic Organization*.

Weber myntade själv uttrycket om *Rationalitetens Järnbur*:

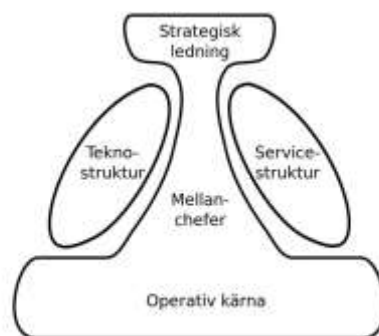
*“In Baxters view the care for the external goods should only lie on the shoulders of the saint like a light cloak, which can be thrown aside at any moment. But the fate decrees that the cloak should become an iron cage.”*⁴³

Weber menade att järnburen fångslar individer i system endast baserat på effektivitet, rationalitet och kontroll. Sammantaget anser Weber att monokratisk byråkrati i en linjeorganisation är bäst för att hantera militära uppgifter men det är mindre bra för individerna i den.

2.2.2. Henry Mintzberg

Henry Mintzberg påstår att alla mänskliga aktiviteter ger upphov till två fundamentala och motsatta krav, koordinering och arbetsfördelning⁴⁴. När något ska arbetsfördelas eller koordineras måste det även ledas formellt eller informellt. Sättet som detta görs bäst kan enligt Mintzberg ske i fem olika sektorer⁴⁵:

- 1- Strategisk ledning
- 2- Mellanchefer
- 3- Operativ kärna
- 4- Teknostrukturer
- 5- Stöd och Service enheter



Figur 3. Bild ur Bolman et al, *Nya perspektiv på ledarskap och organisation*.

⁴³ Weber, Max. *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism*. London: Routledge, 2001. s123.

⁴⁴ Abrahamsson et al. *Organisationen-att beskriva och förstå organisationer*. s66.

⁴⁵ Bolman et al. *Nya Perspektiv på Organisation och ledarskap*. s108.

Den strategiska ledningen utgörs av högre chefer som fokuserar på den yttre omgivningen, bestämmer mål och syfte och utformar den övergripande strukturen. Mellanchefer är de chefer som övervakar, kontrollerar och tillhandahåller de resurser som den operativa kärnan behöver. Med den operativa kärnan avses de människor som utför det grundläggande arbetet. För administrativt stöd finns dels teknostrukturen som innehåller specialister, och analytiker som standardiserar och kontrollerar processer och resultat (controllers) och Stöd och Serviceenheter som är de som underlättar övrigas arbete.⁴⁶

De generella strukturer som Mintzberg identifierat i sin forskning är, *den enkla strukturen*⁴⁷ där chef och underlydande har ett direkt förhållande i en starkt centraliserad form. Denna struktur passar bäst i små, unga, icke teknologiska organisationer som arbetar dynamiskt eller under stark yttre press och stress. Den innehåller ingen eller liten teknostruktur, få stödfunktioner och liten hierarki. Organisationen är inte så formaliserad och leds direkt av chefen. Samverkan mellan medarbetare eller avdelningar sker ofta via chefen. Ibland kallas organisationsformen för ingen struktur då det enbart finns en chef med medarbetare.

Den andra strukturen är *maskinbyråkrati*⁴⁸ som kännetecknas av strikta procedurer med mycket väldefinierade arbetsuppgifter. Allt är standardiserat. Technostrukturen är en central del av organisationen. Medarbetarna är mycket specialiserade, grupper är organiserade efter funktion och arbetsmiljön är stabil och oföränderlig. Passar bäst för stora, enkla företag. Det största problemet med denna struktur är oförmågan att förändra sig. Ur ett mänskligt plan är det vanligt att medarbetare känner sig oförmögna att påverka sin organisation. Den största fördelen är förutsägbarheten både i process och resultat. Chefen har mycket stor kontroll på organisationen men liten möjlighet att snabbt förändra den i en dynamisk omgivning. Denna organisationsform högtaktades av Max Weber⁴⁹.

Den tredje strukturen är *den professionella byråkratin*⁵⁰ som kännetecknas av att medarbetarna i den operativa kärnan har en homogen formell utbildning som t.ex. i skolor och på sjukhus. Beslutsfattande är decentraliserat och verksamheten styrs av utbildning, regler och normer. Miljön kan vara komplex och stabil. Stödfunktionerna fyller en stor funktion då delarna i kärnan är specialiserade och behöver stöd med administration. Likaså är mellancheferna och dess organisation liten då enheterna inte kräver mycket styrning då de är högt specialiserade. Sjukhus

⁴⁶ Mintzberg, Henry. *The structuring of organisations*, Englewood Cliff: Pearson Education, 1979, s16.

⁴⁷ Ibid, s305ff.

⁴⁸ Ibid, s310ff.

⁴⁹ Ibid, s331ff.

⁵⁰ Ibid, s348ff.

är ett bra exempel där professionell byråkrati lämpar sig väl. En nackdel med organisationen är att den strategiska ledningen inte har kontroll över den operativa kärnan mer än i reglerande dokument och styrningar. Varje försök till detaljstyrning kommer få den specialiserade kärnan att minska sin motivation till arbetet. Detta är särskilt tydligt vid försökt till ekonomisk reglering men även hur arbetet ska genomföras. Ju högre specialiseringsgrad på den operativa kärnan desto mer egensinniga och självständiga medarbetare.

Den fjärde strukturen är *den divisionaliserande formen*⁵¹ som, precis om namnet antyder, är en struktur som är uppdelad i divisioner eller delar där de ingående delarna i sig är som små mindre företag. Den kännetecknande mekanismen för koordinering är standardisering av resultat där det är dessa resultat eller produkter som håller ihop strukturen. Ledningsstrukturen sker i linjeorganisationen. Traditionella militära förband är organiserade på detta sätt. Då den divisionaliserade formen är egentligen är en kombination av andra organisationsformer får man med både de positiva och negativa egenskaperna.

Den femte och sista strukturen är *Adhocrati*⁵² som passar bäst för företag under starkt utveckling och som medvetet lägger stora resurser på utveckling. Strukturen kan beskrivas som lös, osammanhängande med många olika maktstrukturer, nätverk, målsättningar osv. och dessutom hela tiden självförnyande efter omgivningens krav. Strukturen har många kontaktytor horisontellt, all information går inte via chefen, ej heller beslut. Nyckel organisationen i strukturen är stödenheterna. Den miljön som strukturen lämpar sig bäst i är komplexa, dynamiska verksamheter. Mer specifikt innebär en dynamisk miljö att organisationen bör var organisk (inte out-sourcad utan styrs och ägs av organisationen) och i den komplexa miljön måste den vara decentraliserad för att man ska kunna uppnå resultat. Adhocrati är den enda organisationen för de som tror mer på demokrati än på byråkrati. Däremot så kan man inte, och detta är gemensamt för alla teorier, applicera Adhocrati på alla verksamheter, gör man det på fel ställe blir resultatet negativt. Adhocrati är inte den mest effektiva organisationsformen.

Mintzberg själv sammanfattade sin idéer i en bild⁵³ och där är det tydligt att beroende på vad som är den mest tongivande faktorn kan man välja olika organisationer. De faktorer som man tar hänsyn till i valet är framför allt den yttre miljön, produkten och medarbetarnas. Troligtvis finns det inga svart vita linjer mellan de fem strukturerna utan de går att kombinera.

⁵¹ Mintzberg. *The structuring of organisations*, s380ff.

⁵² Ibid, s430ff.

⁵³ Ibid, s470-471.

2.2.3. J.D. Thompson

J.D. Thompsons forskning⁵⁴ har vart inriktad på hur organisationer hanterar osäkerheter och beslutsfattande;

”Uncertainty appears as the fundamental problem for complex organizations, and coping with uncertainty, as the essence of the administrative process.....In this view [organizational rationality] administration is a process of coping with uncertainty.”⁵⁵

Dessa händelser uppstår antingen på grund av ledningens kognitiva begränsningar och oförutsedda eller okontrollerbara händelser. Det som är relevant för denna studie är de oförutsedda händelserna och hur de hanteras bäst av organisationens beslutsfattande. Thompssons forskning baseras på teknologiskt beroende och han delar in beslutsfattande i fyra olika synsätt:

- 1- Om både förutsättningarna och orsak/verkan är känt är beslutsfattande en räkneoperation
- 2- Om förutsättningarna är klart men orsak/verkan oklart, är beslutsfattande en omdömesfråga.
- 3- Om förutsättningarna är oklart men orsak/verkan känt är förhandling eller kompromisser bäst.
- 4- Om förutsättningarna och orsak/verkan okänt är ett karismatiskt ledarskap att föredra⁵⁶.

Vidare hävdar Thompson att organisationens mål nås genom samverkan (coalition behavior) därför att organisationer är interdependenta med uppgifter och med varandra⁵⁷.

Thompson sammanfattar själv vad som inte fungerar;

”...that organizational goals are established through coalition behaviour. We have done so on grounds that organizations are interdependent with task-environment elements and that organizational components are also interdependent with one another. Unilateral action is not compatible with interdependens. The pyramid head by the single all-powerful individual has become a symbol of complex organizations, but through historical and misleading accident”⁵⁸.

⁵⁴ Thompson. *Organizations in action*.

⁵⁵ Ibid, s159-161.

⁵⁶ Ibid, s133.

⁵⁷ Ibid, s132.

⁵⁸ Ibid, s132.

Givet de två teorier ovan kan man dra slutsatsen att om organisationen är stor ska den inte ha en stark centraliserad ledning och oavsett storlek på organisation är förhandling och kompromisser att föredra.

3. Fallstudier

De tre länder som ingår i fallstudien ingår alla i EU och lyder därför under den gemensamma EU förordningen om sjöfartsskydd. Vidare deltar alla tre i NORDEFECO (Nordic Defence Cooperation), PFF (Partnerskap För Fred) till NATO och i Förenta nationerna.

Sverige och Finland har, efter regeringens direktiv⁵⁹, beslutat att Försvarsmakten tillsammans med Finlands försvarsmakt ska utveckla en gemensam svensk-finsk marin stridsgrupp (SFNTG, Swedish Finnish Naval Task Force). SFNTG ska till 2023 ha en operativ förmåga omfattande sjöövervakningsoperationer och sjöfartsskydd. Analysen av de rättsliga förutsättningarna för att möjliggöra detta pågår. Extra intressant är koppling till sjöfartsskydd som åtminstone antyder att man identifierat behovet och problemet. Förvisso kan det vara så att just sjöfartsskydd är på en låg hotnivå och på en låg stridsteknisknivå att det ur det perspektivet är logiskt att börja enkelt.

Sverige och Danmark undertecknade den 14 januari 2016 ett samförståndsavtal om fördjupat samarbete på försvarsområdet. Respektive lands försvarsmakt har därmed fått i uppgift att titta närmare på konkret samverkan. I möjligaste mån kommer informationsutbytet att studeras även om det är möjligt att det finns information som är sekretessklassificerad eller att strukturerna för utbytet är så komplicerade att den här studien inte verkligen hittat kärnan.

3.1. Finland

Finland är en parlamentarisk republik med representativ demokrati där folket företräds av Riksdagen. Åland tillhör Finland men är ett självständigt demilitariserat landskap. Det finns sex stycken regionförvaltningsverk (jmf svenska Länsstyrelser) och 317 kommuner.

Regionförvaltningsverkens uppgifter är, som har bärighet på sjöfartsskydd, ansvar för räddningsväsendet och polisväsendets regionala myndighetssamarbete. Man har även ansvar för magistraterna som bland annat ansvarar för båt- och handelsregister.

Försvarsmakten är indelad i tre delar, landstridskrafterna (armén), flygvapnet och marinen. Gränsbevakningsväsendet är underställt inrikesministeriet och hör inte i fredstid till

⁵⁹ www.regeringen.se, Regeringsbeslut 29 oktober 2015, (Hämtad 2016-05-11).

försvarsmakten. Historiskt har Finland i efterkrigstiden haft ett nära samarbete med Sovjetunionen genom Vänskaps och biståndspakten (VSB) men sedan murens fall har man försökt normalisera sina utrikesrelationer bland annat inom utrikeshandeln som tidigare till stor del var med fd Sovjetunionen.

Finland hävdar 12 nautiska mils (Nm) territorialhav med en Fortsättningszon på 24 Nm, samt en Economic Exclusion Zone (EEZ) till gränserna med Sverige, Ryssland och Estland⁶⁰.

Det senaste formella dokumentet som reglerar säkerhets och försvarspolicy är Finnish Security and Defence Policy från 2012⁶¹ i vilket man inleder med säkerhetsdiskussion i den globala världen och Finlands roll, såväl i regionen som i EU. Man är tydlig med att försvarspolitiken ska utformas tillsammans med andra, framför allt de nordiska länderna men även de baltiska staterna, EU och Nato.

”Finland’s security is built on good bilateral conditions, exerting maximum influence in the European Union and broad-based cooperation with other states and international actors.”⁶²

Noteras bör att denna policy skrevs innan Ukrainakrisen. Sjöfart och sjöfartsskydd uttrycks inte specifikt men det gör man däremot till del i de riktlinjer som drogs upp inför formeringen av regeringen 2015⁶³. Där nämner man i inledningen global interdependens och att situationen i Östersjön har försämrats samt att man kommer att återkomma med en rapport i frågan senare. Man kan alltså konstatera att även om inte förändringen av den maritima domänen nämns specifikt, så är man i alla fall medveten om hur viktigt havet är för landet. Och eftersom man nämner att läget har försämrats i Östersjön trots att inga öppna våldshandlingar begåtts, att man åtminstone antydningssvis även är medveten om den vidgade synen på säkerhet.

Trafikverket (TRAFI) är ansvarig för sjösäkerhet (Safety) med stöd av Gränsbevakningsväsendet för SAR. The Finnish Maritime administration har samma roll som det svenska Sjöfartsverket dvs. farleder, lotsning, uppföljning av sjöfart i trafikområden,

⁶⁰ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fi.html> (Hämtad 2015-05-15).

⁶¹ http://valtioneuvosto.fi/documents/10616/622970/J0113_FinnishSecurity_net.pdf/bd9b2d3e-8a09-468a-b5a8-e5293a2a0b43 (Hämtad 2016-05-15).

⁶² <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fi.html>, 2015-05-15 sid 10

⁶² http://valtioneuvosto.fi/documents/10616/622970/J0113_FinnishSecurity_net.pdf/bd9b2d3e-8a09-468a-b5a8-e5293a2a0b43 (Hämtad 2016-05-15).

⁶³ <http://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1412921/Foreign+and+security+policy+guidelines.pdf/886e3771-d425-4192-af4a-dd6d3c9c0144> (Hämtad 2016-05-15).

samordnar isbrytning, sjögeografisk information, VTS, AIS, sjötrafikrapportering. För brottsbekämpning på finskt territorialhav är Polisen, tullen och Gränsbevakningsväsendet. Det finns ingen myndighet som ensam ansvarar för sjöfartskydd utöver vad som anges i EU-förordningen eller gruppering/samordnande institution för heller vad författaren kunnat hitta. Försvarsmakten är den myndighet som ansvarar för skyddsområden och skyddsobjekt. Tulli (Tullen) är den utsedda Maritime Single Window som EU-förordningen 725/2004 anvisar varje EU land att ha.

Det för Finland viktigaste dokumentet för hantering av säkerhetshot mot samhället är den säkerhetsstrategi för samhället som gavs ut av 2010⁶⁴. Där man redan i inledningsfrasen definierar att man i sin säkerhetsstrategi måste ta hänsyn till både globaliseringen som tänka tväradministrativt:

”Som en följd av globaliseringen och specialiseringen ökar det nationella och internationella ömsesidiga beroendet. Säkerheten måste granskas och utvecklas med allt större tonvikt på helheten och tväradministrativt så att alla aktörer i samhället beaktas.”

Man fortsätter i inledningen med:

”I det reviderade principbeslutet har särskild uppmärksamhet ägnats den internationella dimensionen samt det vidsträckta fältet av aktörer inom beredskapen och krisledning. Näringslivets och organisationernas betydelse som en del av samhällets beredskap och hantering av störningssituationer betonas.”

För varje myndighet i Finland gäller:

”... att den myndighet som är behörig leder verksamheten vid behov av samverkan med övriga myndigheter, näringslivet och organisationerna. Som stöd för samverkan och vid samordnandet av verksamheten kan tväradministrativa samarbetsorgan användas på alla nivåer inom förvaltningen. Den samordning som situationen förutsätter kan också inledas med åtgärder av statens högsta ledning”.⁶⁵

⁶⁴ Försvarsministeriet. *Säkerhetsstrategi för samhället. Statsrådets principbeslut 16.12.2010*. Helsingfors: Försvarsministeriet, 2011. s1.

⁶⁵ Ibid, s19.

Beslut fattas alltså mellan inblandade aktörer på den nivå som krävs beroende på problemställning.

För hantering av civila kriser har man upprättat Krishanteringscentret (Crisis Management Centre, CMC⁶⁶) som svarar för de operativa uppgifterna; utbildning, rekrytering, forskning och utveckling, material och logistikberedskap samt den lägesbild som krävs. Tillsammans med den finska Försvarsmaktens internationella center har man grundat ett kompetenscenter för krishantering som fördjupar samarbetet med den militära krishanteringen⁶⁷.



Figur 4. Bild från Säkerhetsstrategi för Samhället⁶⁸

Till ovanstående bild kopplas en lägescentral för de tväradministrativa samarbetsorganen och regeringsnivån som arbetar med krisledning. Man är tydlig med behovet av en lägesmedvetenhet och lägesbild för att kunna fullgöra sina uppgifter men även att dessa funktioner måste finnas även i situationer då det inte krävs omedelbara åtgärder⁶⁹. Centralt är även informationspridning och en förståelse för snabb, och ändamålsenligt information för att kunna fatta korrekta beslut. Lägesmedvetenheten förutsätter samverkan och kompetens som

⁶⁶ <http://www.cmcfinland.fi/> (Hämtad 2016-06-06)

⁶⁷ Försvarsministeriet. *Säkerhetsstrategi för samhället. Statsrådets principbeslut 16.12.2010*, s27.

⁶⁸ <http://www.yhteiskunnanturvallisuus.fi/sv/material>. PowerPoint presentation: *Säkerhetsstrategi för samhället* (Hämtad 2016-05-25).

⁶⁹ Försvarsministeriet. *Säkerhetsstrategi för samhället. Statsrådets principbeslut 16.12.2010*. s59.

möjliggör en övergripande bevakning av omgivningen, insamling och analysering av informationen, identifiering av forskningsbehov och hantering av nätverk.

Sammantaget framträder en bild av det institutionella Finland som till majoriteten motsvarar som de svenska institutionerna och parlamentarisk styrning. Detta är givet ländernas historia logiskt men avviker också på just det område som ska studeras. Det är TRAFI som avgör vilka fartyg som ska skyddas på myndighetsnivå, där frågan sen går över till Försvarsdepartementet som avdelar resurser.

3.2. Sverige

Sverige är en konstitutionell monarki med parlamentarisk demokrati där folket företräds av Riksdagen. Landet styrs av regeringen. Det finns 21 st län som styrs av en Länsstyrelse och 290 kommuner, det finns 380 olika statliga myndigheter och bolag⁷⁰. Styrningen i Sverige präglas av decentralisering där kommuner och landsting har en ovanligt stark ställning och att det som en myndighet gör i fred ska man göra i krig. Länsstyrelserna är regeringens företrädare i länen och ansvarar för, i sammanhanget sjöfartsskydd, infrastruktur, skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar. Därmed har man även ansvar för skyddsobjekt och skyddsområden.

Försvarsmakten har endast ansvar för sjöfartsskydd i krig om inte särskilt mandat utfärdas. Dock bidrar MUST till den nationella säkerhetshotbedömningen. Efter terrorattackerna den 11 september har Polismyndigheten möjlighet att ta stöd av Försvarsmakten⁷¹.

Transportstyrelsen är den myndighet som enligt förordning EU 725/2004 är utsedd ansvarig myndighet för Sjöfartsskydd. Ansvarar även för fartygs- och sjömansregistret och hamnskydd⁷². Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ansvarar för att samverkan sker mellan myndigheterna, framför allt genom samverkanskonferenser där de olika myndigheternas resurser och möjligheter att hjälpa andra myndigheter diskuteras. Myndigheten har dock ingen egen underrättelsetjänst eller mandat för att styra myndigheter.

Polisen är tillsammans med Kustbevakningen (KBV) en av de två myndigheter som är utsedda av transportstyrelsen att verka inom ramen för sjöfartsskydd⁷³.

Kustbevakningen är en civil statlig myndighet som ansvarar för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Sjölägesinformation till KBV levereras av Försvarsmakten via

⁷⁰ <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sverige#Statsskick> (Hämtad 2016-05-15).

⁷¹ SFS 2006:343 *Lagen om Försvarsmaktens stöd till Polisen vid terroristbekämpning*.

⁷² SFS 2004:283 *Förordning om sjöfartsskydd*.

⁷³ TSFS_2010-194 *Transportstyrelsen tillkännagivande av Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen om Sjöfartsskydd*.

Sjöcentralerna i Göteborg och Stockholm och systemet SJÖBASIS (Sjöbaserad informationssamordning).

Transportstyrelsen har fattat beslut om att all skyddsinformation ska lämnas till Kustbevakningen som även är Maritime Single Window⁷⁴. Detta sker genom en förhandsanmälan för fartyg över 500 ton till Swedish Coast Guard Maritime Clearance (SMC) som är en nationell kontaktpunkt för att ta emot och granska förhandsanmälningar för sjöfartsskydd och gränskontroll. Inom ramen för gränskontrollen görs en kontroll mot Schengens Informationssystem (SIS).

Kustbevakningen arbetar tillsammans med Transportstyrelsen och Polisen för att det internationella regelverket om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och hamnanläggningar (ISPS-koden) följs och har en egen underrättelsecentral, Maritimt Underrättelse Center som samordnar Tullverkets, Kustbevakningens och Polismyndighetens behov.

SÄPO ansvarar för hotbedömningar till civila myndigheter och de baserar sitt underlag på alla källor de behöver såsom t.ex. den militära underrättelsetjänsten, *MUST*.

Sjöfartsverket upprätthåller farleder, lotsning, uppföljning av sjöfart i trafikområden, samordnar sjöräddning och isbrytning, sjögeografisk information, beredskapsplanläggning om sjötransporter, Vessel Traffic Service (VTS), transpondersystemet AIS, sjötrafikrapportering samt har ledningscentraler runt kusten. Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för sjöfart. Sverige har fördelat ansvaret för statens del av sjöfartsnäringen på flera olika myndigheter i enlighet med gällande förordningar. Den maritima strategin som nyligen gavs ut av Sveriges Regering (2015) är i förhållande till både Finlands och Danmarks både till tunnare sett till innehåll och antal sidor. Vidare har man så gott som helt tagit bort skyddet av sjöfarten till förmån för miljökrav.

Förutom EU-förordningen om sjöfartsskydd har Sverige tagit fram ytterligare föreskrifter i lagen⁷⁵ och förordningen om sjöfartsskydd,⁷⁶. Dessa innebär sammanfattat att Polisen är den myndighet som fattar beslut om skyddsnivå för hamnar och fartyg och hur de civila aktörerna ska agera för att stödja svensk myndighetsutövning samt att Transportstyrelsen är behörig sjöfartsskyddsmyndighet. Polismyndigheten och Kustbevakningen får stödja Transportstyrelsen med dess uppgifter. Det är troligt att samordningen i Sverige har utvecklingspotential, framför allt inom ramen för informationsspridning och underrättelsetjänst

⁷⁴ TSFS 2015:20 *Transportstyrelsen föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter om sjöfartsskydd.*

⁷⁵ SFS 2004:487 *Lag om sjöfartsskydd.*

⁷⁶ SFS 2004:283 *Förordning om sjöfartsskydd.*

som är en förutsättning för gott skydd. Kustbevakningens koppling till Försvarsmakten i händelse av krig regleras särskilt och även om myndigheterna fortsatt lyder under sina respektive departement, kan KBV ianspråkta för militära uppgifter⁷⁷.

3.3. Danmark

Danmark är en konstitutionell monarki med parlamentarisk demokrati. Folketinget är det danska parlamentet. Landet är med i NATO, OECD, EU och FN. Landet är indelat fem regioner och 98 kommuner⁷⁸. Danmarks försvarsmakt kallas för Forsvaret och består av Hæren som är armén, Hjemmeværnet-hemvärnet, Søværnet-marinen och Flyvevåbnet-flygvapnet. Danish Maritime Authority⁷⁹ (Søfartsstyrelsen) ansvarar för shipping industrin och dess förutsättningar inklusive fartyg och besättningar, ansvariga för sjösäkerhet och terroristbekämpning. De är ansvariga för hamnkontroll för utländska fartyg som anlöper Danska hamnar. Danska Försvarsdepartementet övervakar Danska farvatten, upprätthåller statens suveränitet och har polisära åtaganden.

Danmark har tagit fram en myndighetsgemensam strategi mot sjöröveri och väpnat rån till sjöss⁸⁰.

Som medlem i NATO ingår Danmark i NCAGS (Naval Co-operation and guidande to shipping) organisationen.

I Danmark ansvarar Kystdirektoratet och Søfartsstyrelsen som ansvarar för genomförandet av reglerna om sjöfartsskydd⁸¹. Med reglerna i om sjöfartsskydd avses EU förordningen nr725/2004⁸². Kystdirektoratet är även ansvarigt för Safety of Life at Sea (SOLAS) och International Ship and Port facility Security Code (ISPS) kodens efterlevnad. Kystdirektoratet lyder under Transport- och energiministeriet medan Søfartsstyrelsen lyder under Ekonomi- och näringsdepartementet. Vissa uppgifter inom ramen för attentats- och sårbarhetsanalys ansvarar Justitie- och Försvarsministerierna för⁸³.

⁷⁷ SFS 1982:314 *Förordning om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarsmakten.*

⁷⁸ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/da.html> (Hämtad 2016-05-15).

⁷⁹ <http://www.dma.dk/AboutUs/Sider/Mainpage.aspx> (Hämtad 2016-04-29).

⁸⁰ <http://www.dma.dk/SiteCollectionDocuments/CMR/Piracy/Strategy%20for%20the%20Danish%20measures%20against%20piracy%20and%20armed%20robbery%20at%20sea%202015-2018.pdf>. (Hämtad 2016-05-30).

⁸¹ 2005/06: RFR7. *Sjöfartsskydd - en uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten.* Riksdagstryckeriet, 2006. s60.

⁸² Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och hamnanläggningar.

⁸³ Rapport från Riksdagen 2005/06: RFR7 *Sjöfartsskydd – En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten.* s61.

Danmark är ännu ej anslutet till Maritime Single Window som alla stater enligt EU-förordningen ska vara.

I undersökningen av Danmarks hantering av sjöfartsskydd är det noterbart att de individer författaren kontaktat har haft samma uppfattning som många civila i Sverige d.v.s. en oförståelse för att sjöfartsskydd är mer än miljö, fiske och daglig verksamhet. Än mer anmärkningsvärt är att man inte hittar uppgifter om danska försvarsmakten och sjöfartsskydd någonstans, inte ens på deras hemsida. Den danska försvarsmakten har följande roller nationellt⁸⁴; *Pollution Prevention, Oli Spills, Winter Conditions, Police Assitance and Evacuation at sea*. Under missions i samma dokument kan man dock hitta att;

“The Armed Forces will work together with the armed forces of other NATO nations and other allies to prevent conflicts and to manage crisis situations.”

För den civila krishantering är *The Danish Emergency Management Agency* ansvarig⁸⁵.

I The Danish Defence Force Act från 2004 står det att Forsvaret ska assistera civila myndigheter vid terroristattacker och olyckor⁸⁶. Efter år 2004 står inget varvid det är naturligt att anta att man i likhet med den nyss refererade handlingen, utgår från NATO i skyddet av sin sjöfart.

4. Analys och hypotesformulering

4.1. Analys

De tre länderna i studien har alla någon form av samlad maritim strategi men innehållet skiljer sig markant åt. Finland har en tydlig strategi som samlar i princip hela samhället inklusive myndigheter och civila aktörer. Fokus är på en nation som är enad under en tydlig ledning. Sverige däremot har fokuserat mycket på miljö och nämner inte andra säkerhetshotande verksamheter eller Försvarsmakten speciellt ofta eller tydligt. Danmark har en samlad maritim strategi men nämner i likhet med Sverige nästan inte alls Försvarsmakten, här bör man dock vara medveten om deras medlemskap i NATO som i många avseenden reglerar landets maritima styrkor. Alla tre länderna är dock med i EU och även om det är länge sedan EU förordningen 725/2004 trädde i kraft, behandlar den bara Sjösäkerhet (Safety) och Säkerhet (Security) delarna av maritim säkerhet. Man får dock förutsätta att Skyddet (Protection) av

⁸⁴ <http://www2.forsvaret.dk/eng/About/National/Pages/National.aspx> (Hämtad 2016-05-25).

⁸⁵ Frances Edwards. Friedrich Steinhäusler. *NATO and terrorism: On Scene: New Challanges for First responders and civil protection*. San José: Springer, 2007, s114.

⁸⁶ Edwards et al. *NATO and terrorism: On Scene: New Challanges for First responders and civil protection.*, s115.

maritim säkerhet är en uppgift för Försvarsmakten. I gränsområdet mellan Security och Protection som är fokus för det här arbetet har EU nyligen lanserat ett förslag på gemensam maritim strategi för medlemsländerna.

Finlands tydlighet i sin ledning och organisation samt att man tagit hänsyn till den förändrade maritima miljön ger bedömningen att de även har möjlighet att utöva ett starkt ledarskap. För Sverige som inte har något samordnande organ eller tydlighet i krisledning utöver den normala och för Danmark som genom sitt medlemskap i NATO överlåtit vissa delar av landets krisledning bedöms ledarskapet som svagt. Om Danmark inte får med sig övriga NATO, skulle det eventuellt kunna vara svårt att finna formerna för Sjöfartsskydd.

	Finland	Sverige	Danmark
Samlad maritim strategi	ja	ja	ja
Samlad maritim säkerhetskydds strategi	ja	nej	nej
Ledarskap	starkt	svagt	svagt
Organisatoriskt ansvar (fördelning)	ja	ja	ja
Organisatorisk tydlighet	ja	nej	ja

Figur 5. De begrepp som ska undersökas är *ledarskap* (nationens förmåga att hantera uppkomna situationer), *organisatoriskt ansvar* (fördelning) och *organisatorisk tydlighet* (samma organisation oavsett eller förändras den).

Kopplar man de studerade länderna till Max Webers forskning är det tydligt att alla tre länderna uppfyller alla hans sex kriterier. Det är troligtvis beroende på att länderna är framstående i-länder där denna typ av kriterier är grunden för ett modernt samhälle och en förutsättning för ländernas utveckling. Det är däremot också tydligt att Webers forskning om den monokratiska byråkratin inte är uppnådd. Samtliga tre länder saknar en utpekad organisation som ansvarar för sjöfartsskydd i det vidgade säkerhetsperspektivet i den maritima domänen. Det är möjligt att tanken på en ansvarig chef blivit omöjlig i och med att problemet är så mångfacetterat. Det är helt enkelt omöjligt att ena alla frågor under ett monokratiskt tak.

Det är troligt att de tre ländernas organisation är utformad och organiserad för fred och med ekonomi i fokus. Det är också troligt att man inte ändrar sin organisation för att mäta hot i en förändrad maritim miljö då man först vill ha ett exempel för att kunna motivera den ökade kostnaden. Preventivt säkerhetsarbete är kanske inte alltid en bra politisk egenskap. Förmodligen kommer man inte ens att upptäcka hotet då man inte inriktat underrättelsetjänster och försvarsmakter för att möta hotet och detta är grunden för hypotes ett.

Ur ett organisatoriskt perspektiv och Mintzbergs fem sektorer, applicerat, på de olika länderna är det, bortsett från Danmarks NCAGS organisation, att det är svårt för den strategiska ledningen att nå igenom med sina mål då både teknostrukturer samt töd och serviceenheter påverkar mellancheferna så mycket att det inte går att hålla ihop den komplicerade situationen. Än svårare är det när staten inte utsett någon ansvarig strategisk ledning för enbart sjöfartsskydd. Vidare kommer inte den strategiska ledningen att kunna koppla ihop den yttre omgivningen och dess hot med den operativa kärnans behov då kommunikationen för varandras behov är för otydlig. Lösningen på problemet är enkla strukturer som är anpassade för uppgiften vilket är hypotes två.

Hur de tre länderna hanterar osäkerhetsfaktorn i given kontext kan med Thompsons synsätt ses motsvara nivå tre, d.v.s. lösningen ligger i kompromisser/förhandling, även om en karismatisk ledare alltid är att föredra och detta är hypotes nummer tre.

Det är påtagligt att många av de källor som använts har exkluderat Försvarsmakten eller motsvarande myndighet i Finland och Danmark när man diskuterar sjöfartsskydd. Ofta nämns inte ens respektive lands försvarsmakt i förhållande till övriga myndigheter eller i avgränsningar, än mindre är de med i analysen. En förklaring skulle kunna vara att man inte tagit hänsyn till den förändrade maritima domänen eller ens det vidgade säkerhetshotet och därför endast ser Försvarsmakten som något som används i krig. Detta trots att terrorattacker den 11 september fungerat som väckarklocka, dock kanske i tillräcklig omfattning för de civila delarna av samhället. De krav som ställs på en organisation för att hantera sjöfartsskydd är fastställda rutiner och SOP (Standard Operating Procedures), tydliga mandat, flexibilitet för nya situationer som både kan komma snabbt och långsamt, tydliga ansvarsområden men även systemöverblick och systemförståelse och detta stämmer bra överens med Webers tredje kriterie.

Webers uttryck om "the iron cage" antyder tydligt att individer i en byråkratisk organisation inte är fria att tänka och agera självständigt. Den av Mintzbergs fem strukturer som kanske är bäst, beroende på vilken faktor som är viktigast för urval torde vara *Adhocrati* eftersom den miljön som organisationens ska verka i är dynamisk. Ett av syftena med att se över organisationen för sjöfartsskydd är just att det är okänt vilka hot man ska möta.

Gränsbevakningsväsendet i Finland byter tillhörighet från Inrikesministeriet till Försvarsministeriet i krig vilket enligt teorierna borde vara negativt, däremot så är de i princip redan sammankopplade i praktiken varvid ingen eller åtminstone liten nedgång i förmåga sker. Den valda organisationen stämmer bra med Webers indelning och kriterier. Där framförallt den

hierarkiska organisationen är väl utbyggd men man har också lyckats med att ha samma regler hela vägen genom hierarkin och genom att man inrättat en ledningscentral även fått en inbyggd dynamik i kombination med att ärenden avgörs så långt ner som möjligt i sagda hierarki.

Att pröva Webers teorier på Danmark blir svårt då det egentliga sjöfartsskyddet, d.v.s. det som faller utanför EU-förordningen hanteras av NATO.

I Sverige har Kustbevakningen i krig möjlighet att tilldelas militära uppgifter av Försvarsmakten. För övrigt är Sverige precis uppbyggt enligt Webers kriterier, ända ner till det sjätte kriteriet där man eventuellt kan ifrågasätta om det livslånga yrkesvalet fortfarande gäller i den svenska modellen.

Finland och Sverige har system som är uppbyggda på de principer som Weber ställer upp i stort. Förvisso har även Danmark det men då den här studien framförallt ska studera skyddet av sjöfart och det hanterar inte de vanliga byråkratiska systemen, och därför kan Danmark inte jämföras mot Webers kriterier. Det är högst troligt att Sverige kan hantera de flesta singulära händelser men i avsaknad av en gemensam myndighet och gemensam strategi för den maritima domänen kan det bli svårt att hantera komplicerade situationer.

Slutsatser baserade på hur de tre länderna svarar på fråga nummer ett är att Finland och Sverige följer Webers kriterier och därför rent byråkratiskt har de teoretiska förutsättningar för ett effektivt sjöfartsskydd. Finland får dock anses vara mer utvecklat än Sverige då man har krisledningscentraler och ett ordentligt genomarbetat strategiskt arbete att falla tillbaka på.

De tre ländernas försvarsmakter är mer eller mindre organiserade på samma sätt som beskrivs i Mintzbergs divisionaliserade form och ländernas myndighetsstruktur i den professionella byråkratin. Enligt Mintzberg är den bästa strukturen *Adhocrati* och det är inget av länderna som har detta vilket är fullt naturligt. De vardagliga uppgifterna och de administrativa, byråkratiska kraven skulle förmodligen inte tillåta något annat. Det torde innebära att den organisation som man behöver bör ligga utanför den normala byråkratin. Till del gör Finlands CMC det och så även NATOs Shipping centers i de fall de tillåts växa vid kris.

De förändringar som Finland, Danmark och Sverige avser genomföra vid höjd beredskap bedöms vara så små att de inte påverkar utfallet negativt. Möjligen så kan man argumentera att det inte finns någon anledning att inte göra förändringen redan i fred.

Thompson teorier om hur en organisation bör se ut och vara organiserad för att bäst kunna hantera osäkerheter bygger på samverkan, förhandling och kompromisser. De tre länderna kan naturligtvis välja att använda dessa medel men om man skapat en speciell organisation för detta ändamål är det troligare att det sker genom någon form av chef och styrningar snarare än

kompromisser och förhandlingar. Det land som ur Thompssons teorier löser detta bäst torde vara Sverige då allt i princip måste förhandlas och kompromissas mellan myndigheter. Troligen bygger detta på att underrättelser och information finns på rätt ställe. Teorierna tar heller inte hänsyn till hur snabbt besluten måste fattas.

4.2. Hypotesformulering

Givet ovanstående analys och slutsatser kan man sammanfatta dessa i tre stycken hypoteser;

- 1- Det behövs nya strukturer för att hantera den nya maritima domänen och som kopplar ihop civila och statliga, framför allt militära, organisationer som med utgångspunkt för de civila aktörernas krav tillsammans hanterar situationen baserad på en välinriktad statlig underrättelsetjänst.
- 2- För att säkerställa handelsflödet behöver man utse en ansvarig chef och/eller organisation som är sammanhållande då ordinarie organisation blir för komplicerad och otydlig.
- 3- Den organisation man utser bör vara förhandlingsinriktad och kunna kompromissa.

4.3. Hypotesprövning mot NATO (NCAGS)

Man kan anta att NATO har anpassat sig för att möta hot i den nya maritima domänen enligt det vidgade säkerhetsbegreppet. Detta då NATO är en enorm organisation, där länder som är utvecklande och drivande inom ramen för sjöfart och maritim säkerhet ingår såsom USA, Storbritannien och Frankrike. USA är i många avseenden vägledande i frågor om Maritim Säkerhet⁸⁷. Till viss del kan man påstå att NATO grundades ur de Allierade styrkorna under andra världskriget som i sin tur hade eskorterna och konvojerna över Atlanten som en av sina viktigaste uppgifter. För att svara på hypotes nummer ett kan man konstatera att NATO har byggt upp Shipping Centres som samlar de delar som bör ingå i en sjöfartskyddsoperation. Dessa finns etablerade över tiden och har förmågan att växa vid behov till en fullt utblommad NCAGS organisation och som namnet antyder med både samarbete och rådgivning finns det ingen strikt hierarki utan man löser skyddet genom i samverkan, vilket troligen innefattar förhandling och kompromisser. Man har alltså både en *Adhocrati* då organisationen kan förändras efter behov i en dynamisk miljö och följer Thompssons teorier om bästa organisationen för att hantera osäkerheter. Därmed uppfyller man även hypotes nummer tre. Då organisationen redan är satt i fred stämmer även hypotes nummer två.

⁸⁷ Lundqvist. *Att säkra en domän - en studie av maritim säkerhets förändrade innebörd.*

Samtliga tre hypoteser motsvarar NATOs NCAGS organisation och det är därför rimligt att de kan vara korrekta. Det är dock så att givet de relativt grunt använda teorierna och svårigheten att verkligen förstå ett lands organisation att de dels inte stämmer med verkligheten eller att de är så allmängiltiga att de skulle kunnat vara sanna även utan en komparativ forskningsmetod utan allmänt vedertaget.

5. Avslutning

5.1. Slutsatser och diskussion

Den här studien har visat på att det kombinerade området som både innefattar en förändrad maritim domän och ett nytt säkerhetsshot är mångfacetterat och komplicerat. Ju mer man läser desto mer finns att läsa. Avgränsningar för fortsatta studier är mycket viktiga men man kan också se behovet av en förenkling. Egentligen kanske sjöfarsskydd inte är svårt utan man gör kanske klokt i att vidga perspektivet. Slutsatserna för denna studie är dock hanterbara.

Utgående från Mintzberg teorier kanske det inte går att välja en struktur då problemet är så mångfacetterat. Det kanske inte heller går att sammanfatta i en organisationstyp och det är det som är slutsatsen. När flera olika organisationstyper möter varandra först mellan myndigheter och regering sen inom myndighet och sen mellan myndigheter och därefter med civila aktörer och stater. Slutsatsen blir att man, för att få effekt måste skapa en egen speciellt utformad struktur. Det kommer helt enkelt inte att fungera då organisationerna blir för komplicerade.

Finland har som nämnts tidigare redan i sin inledningstext i sitt strategidokument faktiskt tagit hänsyn till både det vidgade säkerhetsbegreppet och att det är en internationaliserad miljö man måste verka i när man planerar för sin egen nations säkerhet. Interdependens mellan nationer och internationella aktörer och samarbeten är av yttersta vikt men även att man internt i Finland agerar helhetsbetonat och tväradministrativt för att hantera den nya världen och hoten. Noteras bör kanske att i Finland inte använder uttrycket det vidgade säkerhetsbegreppet utan kallar det för det vidsträckt säkerhetsbegreppet⁸⁸. Som också nämnades i inledningen betonar man de civila, privata aktörernas roll och påverkan på uppbyggnaden av sin försörjningsstrategi för landet. Hanteringen av säkerhetsshot inbegriper alla samhällets aktörer, inklusive relevanta internationella sådana och det har Finland identifierat och även beordrat sina myndigheter att ta hänsyn till i sin planering.

⁸⁸ Försvarsministeriet. *Säkerhetsstrategi för samhället. Statsrådets principbeslut 16.12.2010*, s1.

Överbefälhavaren slår i Militärstrategisk Doktrin 2016 fast att Sverige:

”Vårt militärstrategiska koncept utgår från att vi kommer behöva agera i strategisk efterhand. Detta kommer att ställa mycket höga krav på oss alla att kunna hantera det oförutsägbara och[...]och att vi baserar vår ledningsfilosofi på uppdragstaktik.”⁸⁹

Detta torde innebära, givet den strategiska efterhandssituationen, att förberedelser så långt det går ska hantera det oförutsägbara och att mandat och beslut är delegerat så långt det är möjligt. Det faktum att den nya tidens krigföring syftar till att angripa utan att den som är motståndare inte vet om att han är angripen, innebär implicit att den organisation som man väljer bör implementeras hyfsat skyndsamt, göras så enkel och flexibel som möjligt för att möta det oförutsägbara och ha långtgående mandat. Det sistnämnda är för själva transporterna enkelt då det är de enskilda aktörerna som har resurserna, värre är det för de statliga myndigheterna då de måste få resurser och mandat reglerade av respektive lands regeringar.

Alla de tre undersökta länderna har adekvat organisation för sjöfartsskydd i grundnivåer oberoende av det nya säkerhetshotet i den nya maritima domänen. Dock saknar Sverige de strukturer som behövs för att hantera uppkomna situationer och då framförallt både samverkan mellan civila och militära aktörer men även en samordnande myndighet för inblandade myndigheter med beslutsmandat. Det är Försvarsmakten som är ansvarig för sjöfartsskydd i krig (protection) men utan ett vidare mandat kan man inte samordna landets aktörer för att effektivt möta de nya hoten. Vidare saknar man en övergripande detaljerad strategi för säkerhet i gränslandet mellan fred och krig utöver terroristbekämpning. Det som finns fokuserar på alla andra aspekter såsom miljö, ekonomi osv och dessutom ofta ganska grundläggande.

Thompsons teorier om hur en organisation bör agera för att hantera osäkerheter är tillämpbar på den här studien. Den globaliserade miljön i kombination med det vidgade säkerhetshotet gör förutsättningarna oklara. Man kommer helt enkelt inte veta vad hotet egentligen utgörs av innan utan man kommer att vara tvungen att agera i efterhand. Däremot kommer ens handlingar och vad de får för effekt vara kända och därför är det enligt Thompsons teorier förhandling och kompromisser som kännetecknar organisationen. Detta accentueras av att man inte kommer kunna reglera hur de civila aktörerna agera utan även här måste förhandling och samverkan vara den eftersträlvade metoden för ledarskap.

⁸⁹ Försvarsmakten. *Militärstrategisk doktrin 2016*. Stockholm: Försvarsmakten, 2016, s7.

Den globaliserade miljön, framför allt inom sjöfartsnäringen, har förändrat den maritima domänen och stater och organisationerna är internationella eller beroende av andra länder eller organisationer. Finland och Danmark har dessa funktioner inbyggda på ett eller annat sätt men Sverige saknar den gemensamma funktionen. Den internationella kompatibiliteten understryks av den EU-förordning som redan gäller för sjöfartsskydd men också av det nyss utgivna EU-gemensamma strategidokumentet.

Den organisation som NATO anammat är troligen väl anpassad för att möta det vidgade hotet i den nya maritima domänen. Om man ska försöka applicera detta på de tre länderna torde man kunna se framför sig en samarbetsorganisation eller forum där information utbyts utan förbehåll och som leds av en karismatisk ledare, företrädesvis en militär då våldsmandatet kommer användas för att genomföra skyddet i de hotnivåer denna studie avhandlar. På hotnivåer under denna studie är våldsmandatet primärt polisiärt men den organisationsstruktur som föreslås kan vara användbar även här. Denna struktur skulle med fördel kunna göras kompatibel med övriga länder i samma region då det är uteslutet att enbart ett land skulle påverkas

Då behovet av en separat organisation som sammanhåller alla aktörer påvisats i denna studie tillkommer även att man, för att kunna samverka, måste kunna utbyta information. Hur detta ska ske, framför allt med hänsyn till sekretess, både företags och nationell sådan, återstår att lösa.

Denna studies slutsatser är;

- Det behövs en separat organisation för att hantera sjöfartsskydd
- Den bör bygga på förhandling och kompromisser
- Den bör vara kompatibel med andra länder i regionen
- Den bör innehålla representation från alla i sjöfartsskydd inblandade aktörer
- Informationshantering och utbyte är centralt

Syftet med denna studie var att ge förslag på hur man generellt ska utforma sin organisation för att möta de nya säkerhetshoten i den nya maritima miljön med det vidgade säkerhetsbegreppet och utgångspunkt från organisationsteori. Givet ovanstående resonemang finns det naturligtvis flera olika lösningar men vissa storheter har ändå kunnat påvisas som avgörande för att nå framgång.

Författaren kan också konstatera att resultatet av den tidigare forskning som genomförts vid Försvarshögskolan, se kapitel 1.6, mycket väl stämmer överens med slutsatserna i denna studie. Det behöver inte betyda att slutsatserna är korrekta för det då studierna genomförts av människor med liknande bakgrund, syfte och utbildning på samma skola men det antyder åtminstone att det förhåller sig så.

5.2. Förslag till fortsatt forskning

Hur skulle det se ut om det var en statlig aktör som låg bakom hotet utgående från 6:e generationens krigföring? Hur skulle man bäst kunna gå till väga för att påverka en nation via handeln sjövägen? Det finns nya moderna teorier att utgå ifrån för krigföringen eller om man vill jämföra med äldre militärteoretiker som Alfred Mahan eller Julian Corbett.

Efter att denna studie är gjord skulle man kunna tänka sig ett nytt forskningsområde som går ut på att ta reda på hur man bäst kan skydda sig mot den sjätte generationens krigföring, hybridkrigföring eller AD/A2, utgående från den organisation som finns idag? Kan man hantera de nya hoten eller ens detektera dem?

En utredning eller ett forskningsområde skulle kunna vara att definiera begreppen inom det maritima området. Begrepp som Sjöfartsskydd, Skydd av Sjöfart osv. behöver ensas upp mellan myndigheter och organisationer i Sverige.

En viktig funktion för ett fungerande sjöfartsskydd är informationsutbyte, både vad gäller underrättelser som information om handelsflöden. Det är inte omöjligt att det kanske till och med är så att det är precis det som är hela kärnan? Det vore intressant att studera vilken information som krävs för ett väl fungerande sjöfartsskydd och vilka aktörer som har den. Studien kan vara nationell men det är troligtvis bättre och mer korrekt att åtminstone ha ett regionalt perspektiv som t.ex. Europa eller sammanhållande organisatoriskt som NATO.

Man skulle även, ur ett statsvetenskapligt perspektiv kunna utveckla teorierna om ledarskap och organisation kopplat till verkligheten. Förutsatt att teorierna är korrekta, följer man dem i realiteten? Vad beror skillnaden på?

6. Käll- och litteraturförteckning

Källor

Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och hamnanläggningar (Bryssel: EU, 2004).

Europeiska Unionens Råd, *Europeiska Unionens Strategi för Sjöfartsskydd*, 11205/14 (Bryssel: EU, 2014).

Europaparlamentet och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober ”on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States” (Bryssel: EU, 2010).

Försvarsministeriet. *Säkerhetsstrategi för samhället. Statsrådets principbeslut 16.12.2010* (Helsingfors: Varmmalan Kirjapaino, 2011).

Handelns Utrednings Institut. *Sveriges hamnar-porten till Sverige. En rapport från HUI research på uppdrag av Sveriges hamnar.* (HUI, 2013).

Rapport från Riksdagen 2005/06:RFR7 *Sjöfartsskydd – En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten.*

SFS 2004:487 *Lag om sjöfartsskydd.*

SFS 2006:343 *Lagen om Försvarsmaktens stöd till Polisen vid terroristbekämpning.*

SFS 2004:283 *Förordning om sjöfartsskydd.*

SFS 1982:314 *Förordning om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarsmakten.*

TSFS_2010-194 *Transportstyrelsen tillkännagivande av Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen om Sjöfartsskydd.*

TSFS_2015_20 *Transportstyrelsen föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter om sjöfartsskydd.*

Elektroniska källor:

Central Intelligence Agency. *The World factbook-Denmark.* Hämtad 2016-05-15 från CIA:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/da.html>

Central Intelligence Agency. *The World factbook-Finland.* Hämtad 2016-05-15 från CIA:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fi.html>

Danish Maritime Authority. Hämtad 2016-04-29 från Danish Maritime Authority:
<http://www.dma.dk/AboutUs/Sider/Mainpage.aspx>

Danish Maritime Authority. *Strategy for the Danish Measures against piracy and armed robbery.* Hämtad 2016-05-30 från Danish Maritime Authority:

<http://www.dma.dk/SiteCollectionDocuments/CMR/Piracy/Strategy%20for%20the%20Danish%20measures%20against%20piracy%20and%20armed%20robbery%20at%20sea%202015-2018.pdf>

Forsvaret. *National Role*. Hämtad 2016-05-25 från Forsvaret for Danmark:

<http://www2.forsvaret.dk/eng/About/National/Pages/National.aspx>

Krishanteringscentrat. Hämtad 2016-04-29 från Krishanteringscentrat:

<http://www.cmcfinland.fi/> (Hämtad 2016-04-29).

NATO. Hämtad 2016-05-05 från NATO:

<http://www.shipping.nato.int/Pages/NCAGS.aspx>

NORDEFECO. Hämtad 2016-05-27 från Nordic Defence Cooperation:

<http://www.nordefco.org/>

Prime Ministers Office. *Finnish security and defence Policy 2012*. Hämtad 2016-05-15 från Statsrådet:

http://valtioneuvosto.fi/documents/10616/622970/J0113_FinnishSecurity_net.pdf/bd9b2d3e-8a09-468a-b5a8-e5293a2a0b43

Regeringen. *Sverige och Finland ska utveckla gemensam marin stridsgrupp*. Hämtad 2016-05-11 från Regeringskansliet:

<http://www.regeringen.se/artiklar/2015/10/sverige-och-finland-ska-utveckla-gemensam-marin-stridsgrupp/>

Regeringen. *Finland*. Hämtad 2016-05-27 från Regeringskansliet:

<http://www.regeringen.se/sveriges-regering/utrikesdepartementet/sveriges-diplomatiska-forbindelser/europa-och-centralasien/finland/>

Regeringen. *Nordiskt utrikes- och säkerhetspolitiskt samarbete*. Hämtad 2016-05-27 från regeringskansliet:

<http://www.regeringen.se/internationella-organisationer-och-samarbeten/nordiskt-utrikes--och-sakerhetspolitiskt-samarbete/>

Riksdagen. *Samförståndsavtal om värdlandsstöd*. Hämtad 2016-06-09 från Riksdagen:

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/samforstandsavtal-om-vardlandsstod_H301UF%C3%B6U4

Litteratur

- Abrahamsson B och Andersen Jon A, *Organisation - att beskriva och förstå organisationer* (Malmö: Liber AB, 2007).
- Buzan, Barry, *People, States and Fear: The national Security Problem in international relations* (Colchester: ECPR Press, 2016).
- Buzan, Barry. Weaver, Ole, de Wilde, Jaap, *Security – A new framework for analysis* (London: Lynne Rienner Publishers Inc, 1998).
- Bolman, Lee, Deal, Terrence, *Nya Perspektiv på Organisation och Ledarskap* (Ozgraf: Studentlitteratur AB, 2005).
- Denk, Thomas, *Komparativ metod-förståelse genom jämförelse* (Malmö: Holmbergs, 2011).
- Eriksson, Jimmy, *En hållbar maritim säkerhet*. (Stockholm: Försvarshögskolan, 2012).
- Frances, Edwards, Steinhäusler Friedrich. NATO and terrorism: *On Scene: New Challenges for First responders and civil protection. NATO Public Diplomacy Division*, (San José: Springer, 2007).
- Försvarsmakten, *Särskild rapportering: Ny rysk marindoktrin*. Dnr: RU-Ö116Ut, (Stockholm: Försvarsmakten, 2010).
- Hallenborg, Edward, *Hotuppfattningar och strategier för maritim säkerhet i Östersjön, ur ett svenskt perspektiv* (Stockholm: Försvarshögskolan, 2010).
- Kats, Daniel. Kahn, Robert L. *The Social Psychology of organizations* (New York: Wiley, 1966).
- Lagerdahl, Philip, *Maritim Säkerhet: en fråga om samarbete* (Stockholm: Försvarshögskolan, 2010).
- Lundqvist Stefan, *Att säkra en domän - en studie av maritim säkerhets förändrade innebörd* (Stockholm: Försvarshögskolan, 2011).
- Lundqvist, Stefan. *Maritim Säkerhet - En översikt av begrepp, lagstiftning och forskning för Försvarsmaktens behov* (Stockholm: Försvarshögskolan, 2010).
- Olsén Fredrik. *Statlig sjöfart för maritim säkerhet: och hur ser Försvarsmaktens roll ut?* (Stockholm: Försvarshögskolan, 2014).
- Tangredi Sam J. *Anti-Access Warfare-Countering A2/AD Strategies* (Annapolis: Naval Institute Press, 2013).
- Thompson, James D. *Organizations in action* (New Jersey: Transaction Publishers, 2008).
- Weber Max. *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism* (London: Routledge, 2001).

Weber, Max. *The Theory of Social and Economic Organization* (Illinois: Martino Publishing, 2012).

Bildförteckning

Figur 1; http://www.brisk.helcom.fi/risk_analysis/traffic/ (Hämtad 2016-05-15).

Figur 3; Bolman, Lee. Deal, Terrence. *Nya Perspektiv på Organisation och Ledarskap*, (Ozgraf: Studentlitteratur AB, 2005, s108).