

Försvar med marin tyngdpunkt

av Lars Wedin

*”Tårarna har en salt smak för att påminna
avsatta härskare om det hav de negligerat”.¹*

Abstract

In the next decision about the development of the Swedish Armed Forces, the main emphasis should be on the Navy. There are several reasons for this. In an always limited economy, priority must be given to forces that are useful in peacetime, crisis as well as in war. The Baltic is one of the busiest seas in the world and Sweden has vital interests to defend here. It is also heavily dependent on secure sea lines of communications (SLOCs). The same could be said of the European Union of which Sweden is a member; Sweden must be able to participate in securing these common interests. Furthermore, in a general sense, globalisation goes hand in hand with the maritimisation of security. Finally, it is the Navy, together with the Air Force, that will, already in peacetime and at a time of crisis, meet the Russian Navy in the Baltic. In wartime, these forces form the first Swedish line of defence. This article tries to show what important services a modern Navy can give to the general defence. But, a navy is bipolar in the sense that it is not only a part of the Armed Forces but also a part of the general maritime world. In this sense, the Navy, together with the Coast Guard, have important missions in securing “good order at sea”. A small country like Sweden cannot have two separate navies!

DET KOMMANDE FÖRSVARSBESLUTET bör prioritera de marina förmågorna. Det finns flera skäl till detta. I en alltid begränsad ekonomi måste prioritet ges åt förband och kapaciteter, som kan verka i hela spektrat av fred, kris och krig. Det kan marinen.

Östersjön är ett av världens mest trafikerade hav; för Sverige är det av stor vikt att det råder god ordning och att våra intressen respekteras. Svensk ekonomi är helt beroende av en säker sjöfart. Detta kräver daglig övervakning och beredskap till insats.

Europeiska unionen är i många avseenden en maritim union. Dess ekonomi är beroende av sjöfarten och de resurser som finns i havet. Sverige som EU-medlem måste solidariskt kunna bidra till skyddet av dessa intressen, som också är våra.

Globaliseringen och maritimisering av säkerheten går hand i hand.

I Östersjön är det marinen, och flygvapnet, som har att möta Rysslands ökande marina styrka redan i fred och i kris. I krig utgör marinen och flygvapnet vår första försvarslinje.

Sjöförsvaret

Marinen har en speciell karaktär i och med att den står på två ben – den är dels en del av den civila maritima världen och dels en del av Försvarsmakten.

En sjöofficer måste ha en utbildning som ger honom/henne kompetens att framföra fartyg till sjöss där han/hon möter i stort sett samma problem som alla sjöfarande som hårt väder och svårnavigerade farvatten. Sjöofficeren lyder i dessa sammanhang under i princip samma lagar och förordningar som sina civila kollegor.

Med tanke på Sveriges långa kust, den omfattande sjöfarten plus all annan verksamhet till sjöss är en samverkan mellan marinen och Kustbevakningen naturlig. Den statliga utredningen *Maritim samverkan* (SOU 2012:48) konstaterar till och med att det ”inte [är] rationellt att ha två stora statliga flottor med näraliggande och delvis överlappande uppgifter organiserade i två separata myndigheter.”²

Med tanke på att ingendera är särskilt stor, blir behovet av samverkan desto större. Kustbevakningen har nio större så kallade kombinationsfartyg som kan användas för övervakning samt 19 så kallade övervakningsfartyg. De senare är emellertid allt för små för havsövervakning annat än i gott väder. Kombinationsfartygen är relativt långsamma. Samtliga är obeväpnade. Samtidigt har marinen sju korvetter, som mycket väl också skulle kunna lösa kustbevakningsuppgifter. Den kompetens och de polisiära m fl mandat som behövs kan tillföras i form av kustbevakningspersonal ombord på marinens fartyg, vilka inte bara klarar rutinåtgärder utan också en skarp situation. Det borde vara självklart att dessa två ”flottors” verksamhet samordnas så väl som möjligt. Vidare borde amfibieförbanden kunna, speciellt i kritiska situationer, förstärka Kustbevakningens övervakningsfartyg inomskärs.

Men marinen är också en del av Försvarsmakten. Sjöofficeren måste kunna föra sitt fartyg med framgång i väpnad strid mot en kvalificerad motståndare. Åratal av samövningar med Nato-förband samt övningar inom ramen för brittiska flottans utbildningsorganisation FOST (*Flag Officer Sea Training*) har visat på förbandens höga kvalitet. Operation *Atalanta* utanför Somalia har också visat att svenska fartyg uthålligt kan lösa uppgifter långt borta.

Specifikt för de marina förbanden är att fartygen genom att ha all utrustning ombord i princip omedelbart kan gå från övning till skarp insats, till och med strid.

Problemet är att marinen har nedprioriterats i ett antal år – behovet av förnyelse är mycket stort. Vi kommer längre fram att visa på vad en sådan förnyelse skulle kunna innebära.

Men först måste vi placera in de marina uppgifterna i sitt strategiska sammanhang.

Geopolitiska utgångspunkter

Globaliseringen utgör den viktigaste geopolitiska förändringen sedan det kalla krigets slut. De transnationella flödenas omfattning har formligen exploderat och därmed har det ömsesidiga beroendet mellan stater, organisationer och människor ökat enormt. Miljöproblem och resursbrist utgör globala utmaningar. Antalet migranter beräknas t ex öka från dagens 240 miljoner till 450 miljoner mot 2050. Mot 2040 räknas världens befolkning ha ökat med 25 % relativt idag och då omfatta 8,8 miljarder människor.³

Den arabiska våren har förbytt i höst. Rent generellt ökar spänningarna mellan religiösa och etniska grupper. De europeiska paradigmen om rättstatens principer, jämlikhet mellan män och kvinnor m.m. förkastats allt mer.

Konkurrensen från icke statliga organisationer tvingar stater att anpassa sig och försvagar den internationella rätten med anor från Westfaliska freden.

Nära hälften av medlemsstaterna i FN kan karaktäriseras som ”kollapsade” eller ”sviktande” stater. Dessa har svårt att upprätthålla sina territorier och ta hand om sina befolkningar. De blir lätt tillhåll för organiserad brottslighet och terrorism.⁴ Dessa geopolitiska förändringar medför stora ris-

ker för konflikter på grund av resursbrist, demografiska ojämlikheter, klimatförändringar, brottslighet med mera.⁵ Terrorism, cyberbrottslighet, pirater och smuggling av droger, vapen och människor är problem som bara växer.

Samtidigt försvagas Europa relativt omvärlden såväl när det gäller *mjuk* (ekonomi, ideologi m m) som *hård* (militär) makt. Antingen man ser till Natos eller EU:s gemensamma säkerhets- och försvarspolitik blir försvarsförmågan allt lägre i den ekonomiska krisens och det politiska ointressets spår. All rationalitet talar för att staterna försöker rationalisera genom samarbete så att man får mer ”pang för pengarna”. Men så sker inte – än i varje fall.

Av detta resonemang kan man dra åtminstone två slutsatser av betydelse för det svenska försvaret. Som starkt globaliserat land kan vi inte isolera oss från denna oroliga omvärld och vi kan inte förvänta oss att andra kratsar kastanjerna ur elden för oss.

Havet

Den globaliserade världen beskrivs ofta som gränslös. Detta gäller i all synnerhet för den maritima arenan. Ett exempel: när Japan drabbades av tsunamin tvingades fabriker som tillverkade kretskort att stänga. Eftersom dessa behövdes i den europeiska bilindustrin blev konsekvenserna snabbt kritiska. Svensk säkerhet är på samma sätt beroende av det globala skeendet genom vårt beroende av säkra sjötransporter. Globaliseringen innebär en maritimisering av säkerheten!

Havet täcker 70 % av jordens yta och en tredjedel av dess befolkning bor inom 100 km från kusten.⁶ Som jämförelse kan nämnas att en fartygsburen kryssningsro-

bot som USAs *Tomahawk* har en räckvidd är 1 250-2 500 km beroende på version.

Havet utgör den transportled på vilken världshandeln bygger. Beroende på hur man räknar (volym, vikt eller värde) går mellan 80 och 90 % av världshandeln på omkring 74 000 handelsfartyg (om mer än 500 ton). Med dagens princip *just-in-time* har företagen endast små lager; en stor del av dessa är i verkligheten under transport till sjöss.⁷

Transportmängden bara ökar – med en dip i samband med den ekonomiska krisen från 2008: från 1 miljard ton 1960 till 8,3 miljarder 2010.⁸ Olja och gas utgör en tredjedel av den till sjöss transporterade volymen och är därmed den vara som svarar för huvuddelen av transportererna till sjöss.

Handelsfartygens storlek ökar. Idag tar de största containerfartygen uppemot 14 000 tjugofotscontainrar och de största tankfartygen tar 400 000 ton last; det senare anses emellertid för närvarande vara den tekniskt maximala storleken.⁹

EU har en starkt maritim prägel och har därför potential att bli en viktig maritim aktör. EU:s sammanlagda BNP är till 40 % beroende av havet. 90 % av utrikeshandeln och 40 % av de interna transportererna sker på köl. Maritima transporter och därmed förknippade aktiviteter sysselsätter 1,5 miljoner människor. Totalt var det 580 000 fartygsrörelser inom medlemsstaterna territorialhav.¹⁰ EUs sammanlagda kust är 95 000 km lång med hundratals hamnar. I den så kallade Blåboken skriver Europeiska kommissionen: ”Havet är Europas livsnerv. Europas hav och kuster är centrala för kontinentens välmåga och välstånd – de är Europas handelsvägar, klimatreglerare, livsmedel-, energi- och resurskällor och populära områden för bosättning och rekreation”.¹¹

Beträffande den svenska sjöfarten skriver regeringen bl a: ”Sverige är i hög grad beroende av sjöfart. Med en av Europas längsta kuststräckor och ett brett nät av hamnar, svarar sjöfarten för den dominerande delen av transportererna i den svenska utrikeshandeln – ca 90 procent mätt i volym eller knappt 168 miljoner ton – och för 54,7 miljoner personer i resor i färjetrafiken till våra grannstater. Den svenska sjöfartsnäringen har stor betydelse för svensk handel och svenska exportmöjligheter.”¹² Även om Göteborg är vår viktigaste hamn är kustsjöfarten längs östersjökusten – framför allt på Stockholm – av mycket stor betydelse: under 2012 anlöptes svenska hamnar av 82 400 fartyg!¹³

Vad som är mindre känt är att också världens datakommunikation går via havet; 90 % av denna går nämligen genom fiberkablar på havsbotten. Dessa är sårbara främst i närheten av kust.

Men sjötransporterna är inte bara av godo. Havet utnyttjas också som transportväg för en mängd illegala aktiviteter. Viktigast är den omfattande smuglingen av droger, vapen och människor. Dessa aktiviteter underlättas genom att gods huvudsakligen transporteras i containrar, som är tidsödande att kontrollera. Härtill kommer problemet med svaga stater som inte kan kontrollera vad som händer på deras territorialhav. Ekonomiskt mest betydelsefull torde narkotikasmugglingen vara – och speciellt då kokainsmugglingen från Syd- och Mellanamerika.

Huvuddelen av alla transporter till sjöss är rent civila även om de fyller en väsentlig strategisk funktion för ekonomin. Men sjötransporter är naturligtvis också av stor – eller till och med avgörande – betydelse för militära operationer. Tung materiel som stridsvagnar transporteras med fördel på havet. Ett amfibiefartyg som fran-

ska *Mistral* kan ta ett halvt regemente med tung materiel under lång tid medan en C-17 Globemaster bara kan ta motsvarande 154 soldater med personlig utrustning.

Havet är också farligt. Hårt väder och svårnavigerade farvatten har alltid tagit tull av sjöfarten. Förr var det i första hand ett ekonomiskt och humanitärt problem; idag tillkommer konsekvenserna för miljön. Hoten kommer inte bara från naturen utan också från pirater och terrorister. Under 2011 rapporterades 544 fall av pirattack eller väpnat rån mot fartyg till IMO (*International Maritime Organization*), vilket innebar en ökning med mer än 11 % i förhållande till 2010.

Hamnarna med sin viktiga infrastruktur utgör övergången mellan hav och land. Det är lika viktigt att fartygen säkert kan anlöpa dem och snabbt lossa sin last som att denna utan fördröjning kan fraktas vidare. Och vice versa. Denna logik sätts på sin spets i projekt som EU:s projekt *Motorvägar till sjöss*.¹⁴ En sådan motorväg utgörs av ett transportnätverk av dörr-till-dörr typ och är avsedd att ge regelbunden, säker service av hög kvalitet och med hög turtäthet. Allmänt skall nätverket kunna ta över en avsevärd del av den förväntade ökningen av godstransporter inom EU samt ge förbättrad åtkomst till de delar av Europa som ligger perifert eller på öar.

Men havet är inte bara transporter utan också resurser. Den mest kända resursen är givetvis fisket som har uråldriga anor. Idag odlas hälften av den fisk som konsumeras. Totalt sysselsätter fisket dag 45 miljoner människor och står för 15 % av de proteiner som jordens befolkning behöver. Det rovfiske som sker särskilt på svaga staters territorialhav är ett stort hot mot både folkförsörjning och fiskebestånd. Dessa stater behöver hjälp att värna sina intressen.

En annan typ av resurs kommer från havet självt: elektrisk energi från vind-, våg- och strömdrivna kraftverk. Utanför Öland finns redan en vindkraftspark och nu planerar Eon att få bygga upp till 300 kraftverk i området.¹⁵

Viktigast är givetvis gas och olja. Idag sker en tredjedel av världens oljeproduktion från någon av de cirka 17 000 plattformar som finns; varje år tillkommer 400 nya installationer.¹⁶ Den snabbaste ökningen avser installationer som arbetar på djupt vatten; mer än 1 000 m. Investeringarna beräknas öka med 90 % under tiden 2012–2016. En tredjedel av världsproduktionen av olja kommer från installationer offshore och 40 % av nyupptäckta resurser finns på havsbotten.¹⁷

Med allt större andel viktig infrastruktur till sjöss växer också skyddsbehoven.

Nya rikedomar och nya sätt att producera varor blir möjliga allt eftersom tekniken medger att människan kan arbeta på allt större djup. På havsbotten finns också viktiga mineraler. Här kan särskilt nämnas förekomsten av jordmetaller, nödvändiga för elektronikindustrin.

Turism och fritidsverksamhet är knappast verksamheter som normalt förekommer i strategiska diskussioner. Men området har utomordentligt stor ekonomisk betydelse. Mer än 400 miljoner passagerare passerar exempelvis årligen Europas hamnar, fartyg och färjelinjer. Östersjön är ett av de mest populära målen för kryssningsfartyg med 350 kryssningsfartyg som årligen gör 2 100 hamnbesök.

De stora färjorna ställer mariner och kustbevakningar inför potentiellt mycket stora problem: hur rädda passagerare och besättning på ett brinnande kryssningsfartyg fritt till sjöss med åtskilliga tusen människor ombord? Vi minns *Estonia* – och då

hade ändå marinen ett fungerande helikopterväsende.

Allteftersom resurserna till lands minskar så ökar det strategiska värdet av resurserna i havet. Tekniken gör dessa allt mer lättillgängliga. Här finns uppenbara risker för konflikter även om synbarligen värdelösa kobbar och skär. Orsaken är förstås att dessa genererar ekonomiska zoner och kontinentalsocklar.

Maritim terrorism blir ett ökande problem. Sjöfart i trånga farleder som vid Röda havets utlopp (Bab-el-Mandeb) är relativt lätt att anfalla. Installationer för vinkraft, olje- och gasutvinning, gruvidrift på havsbotten samt datakablar är alla potentiellt lukrativa mål. Man får inte glömma att västvärldens ekonomi är ett av Al-Qaidas huvudmål.¹⁸ Maritim terrorism, pirater och organiserad brottslighet är starkt förbundna av ekonomiska skäl.

Hittills har marina stridskrafter normalt haft som huvuduppgift att försvara – eller anfalla – kommunikationerna till sjöss. Detta räcker inte längre. Havet med sina resurser och sin infrastruktur blir nu skyddsvärt i sig.

Östersjön

Östersjön är marinstrategiskt mycket viktigt. Varje dag rör sig 2 000–3 000 fartyg på detta hav. Omkring 50 000 fartyg passerar årligen Östersjöutloppen. Vår östersjökust är cirka 2 400 km lång.

Av östersjöstaterna är det bara Danmark, Sverige och Tyskland som har kust mot Nordsjön. För övriga är östersjöutloppen just utloppen i bestämd form. Ryssland har visserligen andra kuster men Östersjötrafiken är av vital betydelse och tar cirka 40 % av den ryska utrikeshandeln. Hårtill kommer den kända gasledningen *North Stream* från Finska viken till Tyskland.

För Sverige är det av utomordentlig betydelse att det råder ”god ordning till sjöss” i Östersjön. Här har sjöförsvaret, marinen och Kustbevakningen i samverkan, en självklar uppgift.

Östersjön utgör också den viktigaste ryska transportleden från hemlandet till enklaven Kaliningrad. Rysslands geopolitiska läge i Östersjön är knappast fördelaktigt med bara två utlopp: Finska viken och Kaliningrad. Området däremellan är ”Nato-land” och därigenom, ur rysk synvinkel, ett potentiellt hot. Här finns en uppenbar konflikthanledning.

Kaliningrad är åter en viktig marin bas. Enligt tillgängliga uppgifter grupperade Ryssland markroboten *Iskander* (Nato: SS 26 Stone) och luftvärnsroboten *S400 Triumf* (Nato: SA 20) i Kaliningrad under 2012. Man har i alla fall hotat att göra det. Den ryska östersjöflottan har tre ubåtar samt 11 fregatter och korvetter. Övervattensfartygen har sjöroboten SSN-22 *Sunburn*. Det finns också 11 amfibiefartyg och en marininfanteribrigad. Planer finns att tillföra 30 korvetter typ *Steregushcy* till Östersjön och Svarta havet. Dessa fartyg med sina kanoner om 100 mm och sjöroboten SS-N-25 *Switchblade* blir, på papperet i alla fall, Östersjöns kraftigaste.¹⁹ Kanske får vi också här se amfibiefartyg typ franska Mistral!

I den svenska retoriken brukar alltid sägas att ”Ryssland rustar upp från en mycket låg nivå”. Jovisst, det är sant relativt läget under det kalla kriget. Men det in-

tressanta är den relativa styrkan. Och det svenska försvaret, inte minst marinen, är nedrustat till ”en mycket låg nivå”.

I Kungl Krigsvetenskapsakademiens bok *Till bröders hjälp*²⁰ finns en omfattande militärstrategisk diskussion om de tänkbara konsekvenserna av denna arsenal i samband med en baltisk kris. I sammandrag betyder den att Ryssland med utgångspunkt från Kaliningradområdet kan skära av Natos förbindelser med Baltikum, särskilt om man tidigt tar Gotland och/eller skaffar sig tillgång till svenska hamnar och flygfält.

Nu får detta scenario betraktas som osannolikt – men inte omöjligt! Det är ändå tydligt att Ryssland har vitala intressen i Östersjön och att det är sjöförsvaret och flygvapnet som i alla lägen – fred, kris och krig – är de första att möta Ryssland. Förhoppningsvis sker detta i samarbete kring säkerheten till sjöss men möjligen existerar också i mer konfrontatoriska sammanhang. Vår dagliga närvaro – kvantitativt och kvalitativt – torde ha avgörande betydelse för Rysslands uppfattning om vår (potentiella) styrka. Och Ryssland är ett land som fortfarande lägger stor vikt vid militär makt!

Marina uppgifter

Av resonemanget ovan framgår förhoppningsvis att den maritima arenan är av vital betydelse för svensk säkerhet. Detta gör sjöförsvaret till en omistlig del av den svenska säkerhetslösningen. Vi skall nu

Ryska robotar

SS 26 Stone: 50 – 500 km (ballistisk), kärnvapen eller konventionell stridsdel, mobil.

SA 20: 120 km mot kryssningsrobotar, 400 km mot flygplan, mobil.

SS-N-22: 120 km, Mach 3.0 – 2.2.

SS-N-25: 130 km, Mach 0, 8.

koncentrera oss på marinen med sikte på nästa försvarsbeslut. Vi ska diskutera vilka uppgifter marinen *skulle kunna* lösa givet ett positivt försvarsbeslut. Detta sker genom att vi presenterar ett smörgåsbord av förmågor som den svenska marinen skulle kunna skaffa.

Ett negativt utfall av försvarsbeslutet kräver ingen större analys: om 10–15 år finns ingen marin.

Nu kommer läsaren att invända att det som här anförs inte är realistiskt givet den svenska försvarsekonomin. Detta är kanske rätt men det är också en avvägningsfråga – och som denna artikel försöker visa är det hög tid att väga om försvarsekonomin till förmån för de marina stridskrafterna. Än en gång, vi diskuterar vad som skulle kunna åstadkommas. För att ta ett exempel: är det orealistiskt med fregatter? Nej naturligtvis inte; kan Norge kan väl Sverige?

Veta och förutse

Kunskap är grunden för allt agerande. Man kan särskilja tre tidsperspektiv: lång sikt, medellång sikt och nu.

För det långsiktiga perspektivet behövs forskning – strategisk, teknisk samt om havet som miljö. I enlighet med den så kallade Tolgforsdoktrinen – en försvarspolitisk variant på Fukuyamas tes om historiens slut²¹ – har försvarsforskningen till stor del lagts ned. Bortsett från att vi nu ligger efter omvärlden kunskapsmässigt så har vårt värde som samarbetspartner minskat. Oavsett försvarspolitisk inriktning måste forskningen återupprättas!

För det medellånga perspektivet är underrättelsetjänsten nödvändig. Marint gäller det att hålla reda på utvecklingstendenser, övningsmönster etc. i närområdet – främst Östersjön. Detta kräver fartyg som

kan övervaka och följa verksamhet över lång tid.

I det korta perspektivet gäller det att ha en lägesbild – en så kallad RMP (*Recognized Maritime Picture*) i syfte att skapa vad man kallar *Maritime Situational Awareness*.²² Utan lägesbild går det inte att genomföra några planmässiga insatser till sjöss. ”Utan spaning – ingen aning” som våra spaningsflygare sa under det kalla kriget. Här pågår ett intressant samarbete dels inom ramen för EU. Rådet har uttalat sitt stöd för utvecklingen av ett gemensamt informationssystem. Två pilotprojekt – *Bluemassmed* för Medelhavet och *Marsuno* för Nordsjön och Östersjön – har framgångsrikt avslutats.²³ I Östersjön finns SUCBAS, ett samarbete mellan alla mariner utom den ryska.²⁴ Men övervakningen till sjöss är åtminstone delvis beroende av att fartygen använder AIS (*Automatic Identification System som bygger på transponderar*). I övriga fall krävs närvaro till sjöss från sjöförsvarets sida.

Ett örlogsfartygs ledningssystem kan integreras i ett nationellt eller internationellt övervakningssystem. Givetvis finns här ”brandväggar” av sekretesskäl – egna ubåters positioner till exempel.

Havet är inte bara havsytan. Som framgått blir aktiviteterna under ytan allt viktigare. Endast marinen – och då främst med ubåtar – kan övervaka området under ytan. En ubåt har också förmåga att avspaña ett mycket stort område på ytan och då också att identifiera fartygen.

Moderna örlogsfartyg kan också föras med mycket god förmåga att luftspana och leda flygverksamhet. Under operation *Unified Protector* (Libyen) kunde t ex de nya franska fregatterna av klassen *Aquitaine* utöva kontroll över luftrummet och därigenom, genom sin längre uthållighet, vara ett utmärkt komplement till flyg-

buren ledning (AWACS²⁵).²⁶ Ett örlogsfartyg kan alltså verka som en mobil luftförsvarscentral!

Avskräcka eller avhålla

”Avskräcka” får lätt betydelsen ”kärnvapenavskräckning”. Och vi kommer inte att föreslå att Sverige skall skaffa kärnvapen. Termen ”avhålla” är därför kanske bättre. Avhålla är en virtuell strategi som bygger på perceptioner. Den är också defensiv.

Under det kalla kriget skulle försvaret vara ”krigsavhållande genom sin styrka”. Detta är en sanning som gäller alltjämt. Men styrkan måste visas. Detta görs genom deltagande i internationella övningar och operationer – givet förstås att man deltar med kvalificerade enheter med välutbildade och välövade besättningar. Lika viktigt är den marina närvaron till sjöss. Det är i det dagliga mötet med andra östersjöstaters sjöstridskrafter som det skapas respekt – eller inte – för våra stridskrafter.

Samma resonemang kan föras beträffande den mer fredsmässiga uppgiften att hålla god ordning till sjöss. Precis som polisövervakning av våra vägar förhoppningsvis innebär färre trafiköverträdelser så krävs närvaro av Sjöförsvaret till sjöss och i skärgårdar.

Förebygga

Liksom ”avhålla” är ”förebygga” en virtuell strategi som bygger på perceptioner. Skillnaden är att den är offensiv.

Inom ramen för god ordning till sjöss finns en lång rad uppgifter av rutinkaraktär som sjöförsvaret måste sköta. Leder skall underhållas, fartygs sjövärdighet kontrolleras etc.

Den viktigaste förebyggande åtgärden av försvarskaraktär är att Sverige har förmåga att försvara sig självt. Genom Solidaritets-

förklaringen har Sverige uttryckt sin vilja att komma EU-medlemmar och nordiska stater till hjälp vid ett angrepp mot deras territorium. Det är en offentlig hemlighet att det främst är Baltikum som avses. De strategiska möjligheterna har utretts av KKrVA i den ovan nämnda boken *Till bröders hjälp*. Här visas tydligt vikten av att Nato, som kommer att vara huvudaktör på den ”försvarande sidan”, har tillgång till svenskt territorium: luftrum, flygfält, hamnar och skärgårdar. För sjöterritoriet behövs inget tillstånd i enlighet med principen om ”rörelsefriheten till sjöss” fastlagd i den internationella havsrätten. För Ryssland blir det givetvis av största betydelse att hindra detta utnyttjande. Ett försvar som inte inger respekt riskerar att leda till en kapplöpning om tillgång till svenska resurser.

Men ett starkt marint försvar kan tvärtom verka aktivt förebyggande vid en baltisk kris. Örlogsbesök är ett enkelt sätt att visa stöd för det besökta landets suveränitet. Övningar med baltiska och andra staters mariner visar på vilja och förmåga att komma dem till hjälp om så skulle behövas. Vid en kris skulle denna verksamhet bli mycket viktig. Örlogsfartygens uthållighet och mobilitet gör att de relativt lätt kan dra sig ur om situationen så skulle kräva.

I internationella insatser ger havsrättens möjlighet till tidig närvaro till sjöss i krisområdet. Och detta långt innan något mandat eller internationell operationsplan är färdigförhandlad. Om situationen stabiliseras eller operationen av andra skäl inte blir av så är ingen skada skedd. De insatta förbanden har bara fått ytterligare sjövana.

En sådan stabiliserande närvaro kan upprätthållas under lång tid samtidigt som man signalerar beredskap att ingripa.

När detta skrives har US Navy förstärkt sin närvaro i Medelhavet med ytterligare en kryssningsrobotbestyckad jagare i samband med händelseutvecklingen i Syrien. Syftet är givetvis att pressa regimen Assad. Man hade naturligtvis lika gärna kunnat skicka en ubåt (vilket man kanske har) men eftersom ubåten är dold ger den inte alls lika stor signaleffekt som ett övervattensfartyg.

Skydda

Det finns ett antal aspekter på begreppet ”skydda”. Som tidigare påpekats är skyddet av kommunikationer till sjöss själva grunduppgiften för sjöstridskrafter. Men idag måste denna uppgift utökas till att också omfatta kritisk infrastruktur till sjöss.

I grunden behöver sjöfart och infrastruktur skydd mot olyckor och haverier av olika slag. Härtill kommer skyddet mot terrorism och andra olagliga handlingar. Här har man krånglat till begreppen genom att införa begreppet *sjöfartsskydd*, som i sin tur kommer från IMO:s definition av *maritime security*. Sjöfartsskyddet är reglerat i förordning (2004:283). Sjöfartsverket är ansvarigt för frågan medan Kustbevakningen kan sägas ha det operativa ansvaret för övervakning och genomförandet. Rikspolisstyrelsen ansvarar för eventuella ingripanden och kan här använda sig av den nationella Insatsstyrkan (NI). Men Kustbevakningens fartyg är obeväpnade och NI har inga fartyg och knappast någon vana vid insatser till sjöss. Detta problem får emellertid sin lösning om tanken på sjöförsvaret genomförs, eftersom marinen och Kustbevakningen då kan samverka med NI med stöd av lagen (2006:343) om hanteringen av storskaliga terroristattacker.

Men marinen har också uppgifter att skydda sjöfart enligt IKFN (förordning

(1982:756). Här föreskrivs bland annat att Försvarmakten skall skydda svenska fartyg och luftfartyg inom svenskt territorium samt på eller över fritt hav samt medverka vid kontroll av sjöfarten och luftfarten inom svenskt territorium. Marinen kan alltså delta i en internationell operation och då skydda svensk sjöfart i exempelvis Röda havet så länge detta sker på fritt hav.

I kris och krig blir situationen naturligtvis mycket enklare ur rättslig synvinkel och mycket svårare ur militär sådan. Skyddet av sjöfart längs svenska kusten blir snabbt en viktig uppgift i en krissituation – inte minst kommer försäkringsbolagen att kräva god förmåga i detta avseende.

Förstärkning av det närmast obefintliga försvaret på Gotland i en krissituation kommer att kräva fartyg med kvalificerat områdesförsvaret mot flyg, övervattensfartyg och ubåtar. Detta gäller givetvis ännu mer om svenska förband skulle skeppas över till Baltikum. I det senare fallet får man dock anta att så skulle ske endast inom ramen för en större internationell, sannolikt Nato-ledd, operation. Gotland däremot, får vi nog förstärka själva.

Vi nämnde ovan att moderna fregatter kan ges mycket god luftspaningsförmåga. Detta innebär också att de kan ges kvalificerade luftförsvarsuppgifter. En luftförsvarsfregatt skulle exempelvis kunna förstärka det markbaserade luftförsvaret och jaktflyget vid försvaret av särskilt viktiga områden – exempelvis Gotland.

Skyddet av sjöfarten längs våra kuster är givetvis en huvuduppgift. Men eftersom Sverige är beroende av den europeiska – och den globala – sjöfarten bör vi också ha förmåga att kunna delta i skyddet av denna. Så sker nu utanför Somalia, men kan i en framtid mycket väl koma att krävas i andra områden. Redan nu diskuteras ex-

empelvis behovet av en skyddsoperation i Guineabukten.

Internationella insatser kräver uthålliga fartyg och besättningar. Än så länge är det emellertid inte fråga om militärt kvalificerade motståndare – men detta kan ändras. Däremot ställer denna uppgift krav på antal. Antag att vi sänder iväg två korvetter till Indiska oceanen – då är 40 % av våra kvalificerade övervattensfartyg inte tillgängliga vid en snabbt uppblussande kris.

Intervenera

Den naturliga fortsättningen på en stabiliserande närvaro – om denna misslyckas – är intervention. De ovan nämnda amerikanska jagarna skulle sätta in kryssningsrobotar mot mål som har med Syriens förmåga att använda kemiska vapen att göra. Detta skulle vara ett klassiskt fall av vad som kallas styrkeprojektion: påverka ett land med vapensystem från sjön.

Styrkeprojektion kan också innebära understöd med markstridskrafter, artilleri, flyg och helikoptrar från fartyg. Under Libyenkrisen genomförde franska arméhelikoptrar med stor framgång anfall från amfibiefartyg av *Mistral*-klass. Andra varianter är ledning, telekrig och evakuering av skadade eller av civilbefolkning. Det stridsstödsfartyg som planerades för några år sådan skulle kunnat genomföra sådan verksamhet. Detta är alltså ingen förmåga som det skulle vara omöjlig för Sverige att skaffa.

Det bör betonas att denna typ av förmåga också har stor användning vid katastrofer. Eftersom, som nämnts, 70 % av jordens befolkning bor relativt nära havet är det också ofta naturligt att hjälpen kommer från havet. Men hamnar är då ofta utslagna varför det krävs en amfibisk förmåga. Här skulle vårt amfibieförband kunna

göra stor nytta eftersom de är specialiserade på att arbeta i övergången mellan land och hav.

Men intervenser gäller också till sjöss. I fred handlar det om att stoppa smuggling, terror- och pirathandlingar. I krig gäller det att hindra att en anfallande får ”fast fot” på marken. Liksom under det kalla kriget gäller det då att kunna stoppa angriparens sjötransporter, vilket måste göras från havet och luften i samverkan. Visst kommer en angripare idag och imorgon att ha tillgång till helikoptrar med mycket längre räckvidd. Men dels är dessa sårbara för insatser från moderna fartyg med luftförsvarsförmåga och dels måste även i framtiden tungt underhåll komma sjövägen.

Sammanfattning

Marinen kan ges förmåga att fylla ett mycket brett spektrum av uppgifter under fred, kris och krig. Några förmågor liknar de som krävdes under det kalla kriget. Men teknikens utveckling gör att framtidens marin kan fylla en mycket större spektrum av uppgifter. Och inom ramen för sjöförsvaret är marin förmåga ett viktigt tillskott till Kustbevakningen framför allt i mer kritiska situationer. Men även ”till vardags” kan det nära samarbetet inom det framtida sjöförsvaret skapa betydande synergieffekter.

En nordisk sjöstyrka?

På senare år har det nordiska samarbetet fått allt större politisk aktualitet. Egenomligt nog verkar intresset främst gälla flyg- och markstridskrafter. Med tanke på det nordiska områdets marina prägel borde en nordisk sjöstyrka vara ett naturligt och enkelt steg, som i huvudsak skulle kunna förverkligas med hjälp av redan befintliga resurser.

Att fördjupa det nordiska samarbetet är ett långsiktigt svenskt intresse. En nordisk styrka bidrar till detta mål genom att ge soldater och sjömän från de olika länderna tillfälle att under längre tid arbeta och öva tillsammans. Ett beslut om att sätta upp en sådan styrka ger också en stark signal om nordisk vilja att samarbeta och ta gemensamt ansvar.

Utbildning och övning i multinationella förband gör det möjligt att på ett effektivare sätt utnyttja dyra investeringar i utbildningsanläggningar etc. Multinationell utbildning möjliggör också övning i större förband än vad som är möjligt nationellt. Vidare skapas en viss möjlighet till specialisering staterna emellan. Denna möjlighet måste emellertid utnyttjas med försiktighet eftersom alla suveräna stater behöver en rimligt balanserad nationell förbandsstruktur för att kunna hantera olika idag svårförutsebara hot.

En nordisk sjöstyrka borde vara enklare och billigare att skapa än nordiska markstridsförband vilket ibland diskuteras. Eftersom örlogsfartyg är autonoma enheter är det enkelt att föra samman enheter från olika länder. Fartyg är rörliga och övar redan nu i stor utsträckning på internationellt vatten. Tack vare principen om "havets frihet" skulle en nordisk styrka lätt kunna dras samman under den tid som behövs. Genom örlogsbesök i samband med gemensamma övningar skulle den önskade politiska signalen om nordisk enhet manifesteras. Inom ramen för Partnerskap för fred eller EU skulle också en sådan styrka, när den väl blivit operativ, kunna samöva med t ex baltiska och ryska förband.

Att blanda soldater från olika stater med olika språk, lagar och reglementen i en och samma enhet är ett uppenbart problem, som kräver lång tid av rutinmässigt samarbete att klara av. Bataljon är normalt den

lägsta förbandsnivå inom markstridskrafterna som kan uppträda självständigt. När det gäller örlogsfartyg är däremot redan ett ensamt fartyg en självständig enhet – det har ombord all utrustning och all personal som behövs för att kunna öva och genomföra olika uppdrag. Taktiska fartygsförband kan därför relativt enkelt sättas samman allt efter behov. Det faktum att marinens förband nu är bemannade med yrkesfolk innebär givetvis en stor förenkling i förhållande till tidigare då mycket kraft fick läggas på grundläggande utbildning.

Kraven på samövning är naturligtvis starkt beroende av vilka uppgifter som förbandet kan tänkas lösa. Det är självklart en väsentlig skillnad mellan att å ena sidan t ex delta i *Atalanta* eller röja minor i Baltikum och å andra sidan att delta i en direkt krigsinsats mot en modernt utrustad och utbildad fiende. Nu är det alltid svårt att förutse hur stort hotet mot en fredsfrämjande insats kan bli. Här ger sjöstridskrafternas rörlighet stora fördelar. Att dra ur en mekaniserad bataljon från en fredsbevarande insats som håller på att gå snett är ett omfattande företag (jfr planerna för urdragning av UNPROFOR 1994–1995) medan det av uppenbara skäl är väsentligt enklare att flytta sjöstridskrafter från ett hotat område.

En nordisk sjöstyrka skulle bli en tydlig manifestation av den svenska solidaritetsförklaringen.

En nordisk sjöstyrka bör inledningsvis övas för insatser på låg hotnivå i första hand i vårt närområde. En typisk skarp uppgift vore att gemensamt genomföra minröjningsuppgifter i Östersjön. Sjöräddning och havsövervakning vore andra lämpliga initiala uppgifter för sjöstyrkan att utbildas och öva mot. Allt eftersom erfarenheter vinnas kan ambitionen ökas.

Den nordiska sjöstyrkan skulle bestå av ett mindre antal fartyg från de olika nordiska länderna. Utöver fartyg skulle också ett amfibiekompani kunna ingå. Härtill kommer en liten gemensam stab för planering och genomförande av övningar och verkliga uppgifter. Inledningsvis kan man börja med ett litet antal enheter för att när erfarenheter vinnas öka antalet. Totalt sett skulle de nordiska länderna därigenom kunna skapa en liten men allround och vältränad styrka. Ur denna skulle sedan *Task Groups* kunna organiseras inför verkliga fredsfrämjande insatser när så behövs.

Erfarenheterna från genomförd internationell verksamhet visar att våra sjöstridskrafter har förmåga att ingå i multinationella förband och att vi har officerare som kan leda dem. Fartygen finns redan – eller måste ändå nyanskaffas – varför det specifika investeringsbehovet borde vara mycket lågt. Den önskvärda politiska signalen om nordiskt samarbete och ansvarstagande skulle därigenom kunna förverkligas till ett lågt pris och huvudsakligen organisatoriska åtgärder. Styrkan skulle ha sådana uppgifter som de nordiska länderna har särskilt god förmåga att utföra – verksamhet kustnära och i randhav.

Avslutning

Marinen är nu på väg in i den värsta krisen sedan flottan började återuppbyggas på 1870-talet. Om ingenting görs kommer vi att tappa förmågan att skydda våra vitala

intressen till sjöss. Och den kommer inte att kunna återuppbyggas med mindre än att det satsas mycket stora resurser under lång tid. Vi minns utbåtskränkningarna – oavsett debatten om inträngens syfte och härkomst vet vi att det tog över tio år av mycket stora ansträngningar att återuppbygga den förlorade förmågan.

Å andra sidan ger teknikutvecklingen marinen stor potential i det framtida försvaret – det som försvarsbeslutet handlar om. Marinen kan erbjuda rörliga, uthålliga stridskrafter med stor verkansförmåga i alla dimensioner. Bara marinen kan försvara våra livsviktiga intressen till sjöss. Marin förmåga behövs dessutom dagligen inom ramen för sjöförsvaret.

Marinen utgör också den försvarsgren som lättast kan integreras med andra länders förband. Här har föreslagits bildandet av en nordisk sjöstyrka. Moderna marina förband behöver inga omfattande baser i främmande länder för att göra internationella insatser. Därigenom blir ”fotavtrycket” litet. Detta innebär lägre kostnader, mindre risk för terrorangrepp och mindre friktion gentemot befolkningen.

Sammantaget talar all logik för att nästa försvarsbeslut ges en marin prägel.

Författaren är kommandör, knuten till Försvarshögskolan, forskar vid Institute d'Analyse Stratégique och är ledamot av KKrVA samt ledamot av Académie de Marine.

Noter

1. Tillskrivet, sannolikt felaktigt, kardinal Richelieu, se Tripiet, Michel: *Le royaume d'Archimède*, Economica, Paris 1993, s 13.
2. *Maritim Samverkan*, SOU 2012:48. Stockholm 2012, s 9.
3. Kopecky, Maurice: "Scruter les Horizons stratégiques", *Revue défense nationale*, juni 2013, s 98.
4. *Ibid*, s 99.
5. *Ibid*, s 101.
6. Royer, Pierre: *Géopolitique des océans. Qui tient la mer tient le monde*, Puf, Paris 2012, s 62.
7. Lindahl, Björn: "Kraftig ökning för investeringar till havs", *Svenska Dagbladet*, Näringsliv, 2012-01-08, s 8-9.
8. *Op.cit*, Royer, Pierre, se not 7, s 41.
9. *Ibid*, s 46.
10. Brödje, Anders och Gille, Jakob: "Konsekvenserna av havsplanering och sjösäkerhet", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1/2013, s 64.
11. "En integrerad havspolitik för Europeiska unionen", Europeiska Gemenskapernas Kommission, KOM(2007) 574 slutlig, Bryssel 2007-10-10, s 2.
12. Prop 2008/09:170, s 101.
13. <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Sjofart/Sjotrafik/>, 2013-08-21.
14. Wedin, Lars: "Motorvägar på havet", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1/2010, s 29-38.
15. <http://www.vindkraftsnyheter.se/2012/03/eon-storsatsar-p-vindkraft>, 2013-08-20.
16. *Op cit*, Lindahl, Björn, se not 8, s 8-9.
17. Royer, Pierre: "Qui tient la mer tient le monde", *Marine & Océans*, okt - nov - dec 2012, nr 237, s 15.
18. Eudeline, Hugues: "Global Terrorism and its sea-related branch", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 2/2013, s 109-120.
19. Källor: Hyodo, Shinji och Vendil Pallin, Carolina (red): *Neighbourhood Watch: Japanese and Swedish perspectives on Russian security*, FOI-R-3519-SE, Stockholm 2012; *Military Balance 2012*, IISS; Oldberg, Ingemar: *Rysslands Östersjömarin – utveckling och uppgifter*, FOI-R--2543—SE, Stockholm 2008.
20. Hugemark, Bo (red): *Till bröders hjälp*, Kungl Krigsvetenskapskademi, Stockholm 2011.
21. Fukuyama, Francis: *The end of history and the last man*, Free Press, New York 2006.
22. "Maritime Situational Awareness is the understanding of activities carried out in the maritime domain and surrounding environment, in order to support timely decision-making in the fields of *Maritime Security* and *Maritime Safety*". "Maritime Surveillance in support of ESDP". Wise Pen intermediate report to EDA Steering Board, 2009-10-19. Flera olika definitioner finns.
23. "Council conclusions on integration of Maritime Surveillance Towards the integration of maritime surveillance: A common information sharing environment for the EU maritime domain", The Council of the European Union, 3092nd General Affairs Council meeting, Bryssel 2011-05-23.
24. <http://www.sucbas.org/>, 2013-08-25.
25. E-3 Sentry, Airborne Warning and Control System.
26. <http://www.meretmarine.com/fr/content/la-fregate-chevalier-paul-bete-de-guerre-de-la-marine-nationale>, 2013-08-25.