

Det 21:a århundradet är blått

av Lars Wedin

Résumé

The world's increasing population is ever more dependant on the sea for transports, protein, and bio-chemical products. But the sea is menaced by climate-change, pollution, and overfishing. This is why the issue of sustainable development is increasingly important. In, fact, several important developments are on their way: the negotiations regarding BBNJ (Biodiversity Beyond National Jurisdiction) in the context of the UN Convention of the Law of the Sea, the EU Goal 14: Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources, and EU Directive 2014/89/EU establishing a framework for maritime spatial planning. In this context, it is very important to note that "sustainable development" consists of two words – both important! Other important developments are China's increasingly assertive maritime strategy, the importance of cybersecurity, the dronisation of maritime activities, and the melting polar ice. As a consequence of these developments, EU has adopted a Maritime Security Strategy (EUMSS); Navies and Coast-Guards will have ever more important missions in keeping law and order on the sea. EUMSS must be a cornerstone of the development of EU Navies – including Sweden's!

*"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."*¹

DETTA LÅTER JU bra men vad innebär det?

Globaliseringen och havets betydelse

Havet skiljer inte utan förenar. Det är på land det finns gränser som skiljer människor åt. Havet är däremot till sin natur fritt – utom en smal remsa territorialhav – och mänsklig-hetens gemensamma arvegods. Stormakter har i allmänhet varit sjömakter och byggt sin rikedom på handelsförbindelser över haven. Sir Walter Raleigh (1552–1618) uttryckte detta väl i sitt bekanta yttrande: "Whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world

commands the riches of the world and consequently the world itself".²

Jordens ökande befolkning blir allt mer beroende av havet för transporter och för resurser som energi, protein och läkemedel för att nämna några. Samtidigt hotas havet av nedsmutsning, utfiskning och konsekvenser av den globala uppvärmningen. Detta leder till allt större krav på en hållbar utveckling som i sin tur kräver en global governance (ungefär förvaltning) av havet. Här har stater, företag och människor starkt divergerande intressen och risken för konflikter av olika slag är uppenbar. Samtidigt är vår kunskap om havet långt ifrån tillräcklig. Någon har sagt att vi vet mer om Mars än om vårt hav.

Eftersom dessa frågor har enorm betydelse – ekonomiskt, ekologiskt och följaktligen strategiskt – kommer utvecklingen de närmaste åren att vara snabb.

Globaliseringen innebär ett starkt ömsesidigt beroende; Sveriges ekonomi och vår säkerhet hänger ihop med utvecklingen i vår omvärld. Detta gäller inte minst vår handel; vi är beroende av daglig tillförsel för att vår industri ska kunna arbeta och för att vi ska ha något mer än basvaror som potatis att äta. Samtidigt måste våra företag kunna sända varor på export. Vi är en del av den världshandel som till 80-90 procent (beroende på hur man räknar) går på köl. Det är därför som man ofta säger att globalisering = maritimisering.

Men Sverige är också en del av Europa. Våra främsta handelspartner är europeiska med Tyskland som främste partner. Och Europa är liksom Sverige till 80-90 procent beroende av sjötransporter för livsmedel, energi och varor av alla slag. EU:s interna handel går till 40 procent på köl. Detta kommer att öka eftersom Europas vägnät redan är överbelastat medan transportbehovet bara ökar. Dessutom är fartygsburen handel miljövänligare än lastbilsburen sådan. Och det arbetas intensivt med att göra fartygen ännu miljövänligare. Ett extremt exempel är det franska projektet ”Neoliner” med en beräknad reduktion av emission om 90 procent. Framdriften ska ske med segel som beräknas ge en fart om 11 knop. Två handelsfartyg, 136 m långa, ska konstrueras för leverans 2020.³

Internationella persontransporter går förvisso mest med flyg eller ”på kontinenten”, där järnvägarna fungerar, med tåg. Men ändå passerar 400 miljoner människor varje år Europas hamnar.

Havet är transportled också för information; 90-99 procent av all datakommunikation går via optroniska kablar på havsbott-

nen. (Se den interaktiva kartan på <https://www.submarinecablemap.com>). Dessa kan givetvis gå sönder men också saboteras och/eller avlyssnas. U.S.S. *Jimmy Carter* (SSN-23) är en amerikansk ubåt speciellt utrustad för sådana uppdrag.⁴ Ryssland satsar stort på att utveckla denna kapacitet, bl a genom miniubåtar.⁵ Vid utbrotten av såväl spansk-amerikanska kriget 1898 som första världskriget var klippning av undervattenskablar bland de första åtgärderna som vidtogs.

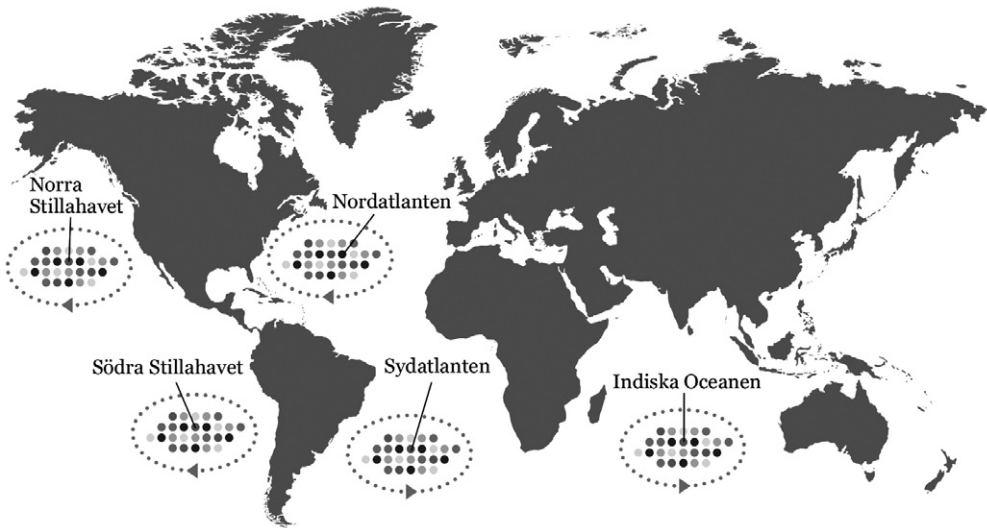
Eftersom Europa är så beroende av säkra sjöförbindelser kom medlemsstaterna år 2014 överens om en maritim säkerhetsstrategi: EU *Maritime Security Strategy*, EUMSS, som vi återkommer till nedan.

Som framgår av det inledande citatet är havet inte bara en transportled.

50 procent av det syre vi andas kommer från havet. Liksom på land beror detta på fotosyntes men i havet är det plankton, så kallade fytoplankton eller växtplankton, som står för denna. Växtplankton utgör också basen i den näringskedja där vi själva står högst upp. Plastavfall utgör ett hot mot denna process. De så kallade mikroplasterna – millimeterstora plastbitar som havet blandar med plankton – gör också att plasten kommer in i näringskedjan.

Havet spelar en viktig roll för klimatet. Det absorberar 80 procent av de växthusgaser som är boven i den globala uppvärmningen. En konsekvens är försurning av havet som negativt påverkar fisk och korallrev. Havet tar också upp värme och bidrar därmed till att minska den globala temperaturökningen, vilket leder till en uppvärmning ned till omkring 700 meter som påverkar fisken negativt; den vill i princip ha kallt vatten. Resultatet är att fisken går djupare och drar sig mot polerna.

Fisk utgör det huvudsakliga proteinintaget för 1 miljard av jordens befolkning. Fisket sysselsätter omkring 45 miljoner männi-



Källa: <http://www.bsr.se/fakta-om-skrap/skrapet-i-havet>.

skor. Fisket är hotat av överfiskning och nedsmutsning; man tror att 30 procent av beståndet är överexploaterat och 50 procent är exploaterat till maximal nivå. 20 procent av den globala fångsten kommer från illegalt fiske (IUU=Illegal, Unreported and Unregulated).⁶ I Guineabukten är situationen särskilt allvarlig där 40 procent av all fångad fisk är IUU, vilket ska ses i kombination med miljöförstöring och omfattande piratverksamhet.⁷ Ett intressant vapen i kampen mot IUU är systemet *Oversea Ocean Monitor* som försöker identifiera illegalt uppträdande fiskefartyg.⁸ Det är emellertid svårt att ingripa eftersom det bara är flaggstaten som får göra detta på det fria havet. Många sådana varken kan eller vill göra några ingripanden mot "sina" fartyg.

Havet och dess botten är rikt på resurser och utgör reserven när resurserna på land sinar. Mest känt, bortsett från fisket, är olja och gas. Omkring 30 procent av gas- och oljeproduktionen kommer från havsbotten, och det är här som jordens reserver finns.

Teknikutvecklingen gör att man kan prospektera på allt djupare vatten – man kan nu arbeta på över 3000 m djup. Flytande "fabriker" för hantering av naturgas (FLNG = Floating Liquefied Natural Gas) gör att gasen kan lastas direkt på fartyg utan behov av pipelines till land. För närvarande har utbyggnaden minskat på låga priser. Tecken tyder emellertid på att utvecklingen håller på att vända. Särskilt naturgasen blir allt intressantare som drivmedel också för handelsfartyg; transport av naturgas ökade med 10 procent under 2017. Nya fyndigheter av gas och olja gjordes dock under 2017 – speciellt utanför Syd- och Mellanamerika samt på den ryska kontinentalsockeln. Fyndigheterna ligger på stora djup; mer än 1500 m.⁹ En framtida energikälla är metanhydrat, som finns under havsbotten på 1000 m djup. Detta kräver dock att miljöproblemen kan bemästras. Det kan tilläggas att mer än hundratusen människor arbetar på de tiotusentals plattformar som finns världen över.

Alltmer elektricitet kommer från vindkraftverk till havs samt kraftverk som drivs av tidvatten, vågor eller strömmar. Vindkraftverk kan nu placeras allt längre ut, på allt djupare vatten genom att de blir flytande; Storbritannien är här världsledande med mer än 5 GW producerad till sjöss men en kraftig ökning av utbyggnaden sker nu bla i Tyskland. Från 2016 är utvecklingstakten mycket hög. Priserna uttryckt i €/MWh är sjunkande – från 223 €/MWh 2001 till 68 €/MWh år 2045 – vilket naturligtvis gör att denna energiform blir allt attraktivare. Man beräknar att år 2030 kommer 8 GW att produceras av fasta vindkraftverk medan 4 GW produceras av flytande kraftverk. Motsvarande siffra för 2050 beräknas vara 10 respektive 20 GW.¹⁰

Förmågan att arbeta på allt större djup innebär också att de mineraler som finns på havsbotten kan börja exploateras efter tillstånd av *International Sea Bed Authority* – ett FN-organ.

Mangamodulerna har man känt till sedan slutet av 1950-talet. Dessa innehåller viktiga mineraler – vitala för den elektroniska industrin – och kan i princip plockas från havsbotten. Men bara i princip för det är fråga om stora djup – mer än 3000 m.

Lättare att ta upp är cobalt-rich crusts som finns som avlagringar på havsbotten 800–2500 meters djup. Dessa innehåller utöver kobolt viktiga metaller som titan, cerium, nickel, molybden m fl. Just kobolt blir allt mer eftersökt eftersom den är en viktig metall vid tillverkning av de elbilar som blir allt populärare.¹¹

Slutligen finns områden med sulfidmineral som innehåller en varierande grad av metaller som koppar, zink, kobolt, kvicksilver etc. Dessa återfinns på mellan 800 och 4100 meters djup.

De flesta av dessa metaller återfinns i Stilla havet. Exploateringen av dessa tillgångar

är givetvis en fråga om kostnad relativt världsmarknadspriserna. Men det är också en strategisk fråga – idag är Kina den stora leverantören av så kallade jordmetaller (som återfinns exempelvis i en smartphone), vilket har uppenbara strategiska konsekvenser. Men exploateringen är också en fråga om miljö. Havsbotten, även på stora djup, är inte tom som man trodde förr utan spelar en viktig roll för biodiversiteten. Kan man exploatera dessa resurser utan att förstöra miljön som man gjort på land?

Havsvattnet och havsbotten innehåller en mängd substanser av allt större betydelse för den biokemiska och farmakologiska industrin. Industrin har hittills identifierat mer än 100 000 olika kemiska substanser i havet men man tror att det totalt rör sig om 500 miljoner. Det finns redan mer än 18 000 produkter och 4900 patent som har sitt ursprung i havet. Ett exempel är ringmasken *Riftia pachyptila*, som innehåller hemoglobin, vilket öppnar möjligheten att skapa artificiellt blod.¹² Som svensk TV kunde rapportera tidigare i höstas har forskare vid Chalmers visat att man av blåmusslor kan skapa korrosionsskydd och superlim.

Hälften av världens befolkning lever mindre än 80 km från havet. Denna koncentration till kusterna ökar eftersom människor flyttar från landsbygden till städerna som ofta ligger vid kusterna. Redan år 2007 hade denna trend lett till att mer än hälften av jordens befolkning är stadsbor.

Den globala uppvärmningen leder till att polarisarna smälter. Med tiden kommer Nordpolen att vara isfri en tid på sommaren. En konsekvens är en allmän höjning av havsytan. En annan konsekvens av uppvärmningen är ett allt våldsammare väder. Dessa två trender samverkar med den kustnära urbaniseringen – allt fler människor kommer att utsättas för översvämningar och med dessa sammanhängande katastrofer. Naturligt nog

är det de fattiga, de som bor mest utsatt, som särskilt kommer att drabbas.

Fritid och turism brukar inte nämnas i strategiska sammanhang men kust och hav är eftersökta turistmål. Det ekonomiska värdet av alla havsrelaterade turistaktiviteter är mycket högt. Bara i Sverige finns omkring 820 000 fritidsbåtar. De allt populärare kryssningsfartygen innebär att allt fler människor får kontakt med havet. Men denna trend innebär också risker. De stora fartygen påverkar miljön negativt – Venedig har nu förbjudit dessa mastodonter – och riskerar att dra till sig pirater och annan organiserad brottslighet. Ett skepp som *Harmony of the Seas* har 2 000 mans besättning och kan ta 5 000 passagerare; en brand eller annan stor olycka ombord på ett sådant fartyg skulle bli en katastrof som vore mycket svår att hantera.

Havet är i princip fritt utanför territorialhaven. Denna frihet utnyttjas naturligtvis också av terrorister, pirater och annan mer eller mindre organiserad brottslighet; man talar om the Outlaw Sea. Denna tar sig många former; traditionella som pirateri, rån, slaveri såväl som moderna – exempelvis trafficking och cyberattacker.

Havsrättens utveckling

Havsrättens grunddokument är FN:s havsrättskonvention från 1982 (UNCLOS för *United Nations Convention on the Law of the Sea*). Men härutöver finns ett antal internationella och europeiska överenskommelser som SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*). Här sker nu en viktig utveckling som särskilt drivs av miljöskäl. I denna artikel ska vi översiktligt beskriva tre viktiga utvecklingar:

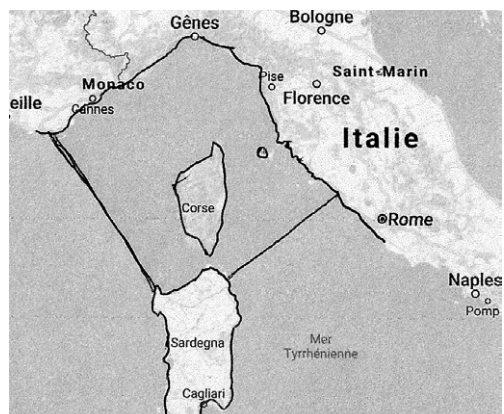
I princip handlar dessa om förvaltning (*governance*) av havet.

- De s k BBNJ-förhandlingarna (*Biodiversity Beyond National Jurisdiction*);
- Mål nr 14 för hållbar utveckling (*Goal 14: Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources*) fastställt vid COP 21 i Paris 2016;
- EU:s direktiv 2014/89/EU av den 23 juli 2014 om upprättandet av en ram för havsplanering.

Dessa tre utvecklingsprocesser går i princip åt samma håll: bevara havet och dess biologiska mångfald så att mänskligheten kan fortsätta att dra nytta av dessa.

Förhandlingarna om BBNJ gäller flera frågor bland annat – mycket förenklat – om hur resurserna i havet (den biologiska mångfalden) utanför territorialhav och ekonomiska zoner ska utnyttjas på ett hållbart sätt. Av strategisk betydelse är inrättandet av marina skyddsområden. Ett exempel på vad detta kan innebära är att fartyg som passerar skyddsområdet Pelagos i Medelhavet (88 000 km²) måste vara utrustade med ett varnarsystem som hindrar kollision med valar.¹³ (Se karta nedan.)

Men för att dessa system ska vara av värde så måste de kunna övervakas, och det måste vara möjligt att ingripa mot överträdelser. Det är emellertid inte rimligt att förbjuda all verksamhet, exempelvis hållbart fiske.



Örlogsfartyg är principiellt undantagna från havsrättens regler (UNCLOS art 236) men förväntas följa dem i största möjliga utsträckning.

FN:s mål nr 14 handlar om haven och dess ekosystem samt hur dessa ska hantearas – utnyttjas, skyddas, bevaras – på ett hållbart sätt. Man bör observera att hållbar utveckling består av två ord och att det bör finnas en balans mellan dessa.

Som ett konkret svar på detta mål presenterade Europeiska kommissionen och EU:s utrikesrepresentant 2016 en gemensam agenda för havens framtid, där man föreslår 50 åtgärder för säkra, trygga, rena och hållbart förvaltade hav i Europa och hela världen. Tre områden prioriteras:¹⁴

- Förbättra den internationella ramen för havsförvaltning;
- Minska människans belastning på haven och skapa förutsättningar för en hållbar blå ekonomi;
- Stärka internationell havsforskning och tillhörande data.

Havsplanering tvingas fram av nödvändigheten att reglera förhållandet mellan havets olika brukare: sjöfart, fiske, infrastruktur, turism etc i syfte att öka säkerheten och minska risken för konflikter dem emellan.¹⁵

Några nya tendenser och utmaningar

Flaggstatens prerogativ är nu allt mer ifrågasatt eftersom många flaggstater inte bryr sig i vad de fartyg som för deras flagga har för sig. En global förvaltning värd namnet kräver att det går att ingripa mot fartyg som begår brott mot olika konventioner även på det fria havet. Ett exempel: En fransk fre-gatt prejade ett fartyg förande en karaibisk

stats flagga, inte långt från ön i fråga, och med denna stats tillstånd. Fartyget visade sig föra en last av narkotika. Flaggstaten vägrade emellertid att befatta sig med frågan eftersom ”bortsett från flaggan hade staten ingenting med detta fartyg att göra”!¹⁶ Men frågan kommer att vara ytterst kontroversiell eftersom det handlar om en inskränkning av staters suveränitet.

Illojal konkurrens är ett stort problem som delvis hänger ihop med ovanstående. Det finns en icke försumbar risk att seriösa redare slås ut genom att de oseriösa förande bekvämlighetsflagg inte bryr sig i miljöregler med mera. Särskilt besvärligt blir det när ekologiska och andra nationella intressen får ta över utan en analys av följderna för de egna redarna och fartygen. Det är därför mycket viktigt med ett nära samarbete mellan havets brukare, förhandlare i havsrelaterade frågor, marinen, Kustbevakningen och regeringskanslier i allmänhet. I Frankrike finns en särskild myndighet, generalsekretaren för havet, med placering direkt under premiärministern. En sådan ordning vore bra att införa även i Sverige i syfte att komma bort från stuprörprincipen.

Den så kallade droniseringen utgör en spännande utveckling. Örlogsfartyg tenderar mot att bli ett system av fartyg med tillhörande obemannade farkoster, mer eller mindre autonoma, för spaning och insats, såväl över, som på och under ytan.

I ett större format kommer allt mer autonoma fartyg. Amerikanska *Sea Hunter* är ett obemannat fartyg för ubåtsjakt med flera månaders uthållighet som styrs av sin egen artificiella intelligens.¹⁷ Kina har sjösatt fartyget *Great Intelligence* med omfattande automatisering. Fartyget kan exempelvis själv välja den rutt som är bäst med hänsyn till olika förhållanden.¹⁸ Denna utveckling

ställer givetvis en mängd frågor som ansvar vid kollisioner m m.

Flygande obemannade farkoster börjar nu också användas för kommunikation mellan fartyg och mellan fartyg och land bland annat för logistiska användningar. Inom det senare området kommer 3D-printers sannolikt att betyda en revolution. Det blir exempelvis möjligt att tillverka reservdelar ombord på större fartyg.

Vindkraftverk, plattformar för olje- och gasutvinning med mera leder till att speciellt det kustnära havet fylls av infrastruktur av olika slag. Denna infrastrukturerisering ställer krav på räddningsresurser men också på skydd mot angrepp av olika slag. Den utgör också en ny typ av operationsmiljö för sjöstridskrafter.¹⁹

Cyberrymden får allt större betydelse. Hantering av containers kräver exempelvis datakommunikation; det gäller ju att lasta containrarna rätt ombord på fartyg som nu kan ta upp till 18 000 ”askar”. Detta innebär också ett hot; kriminella organisationer kan spåra ”rätt” container och få denna att ”försvinna”. Andra kommunikationssystem kan manipuleras som exempelvis GPS och AIS (det automatiska systemet för fartygsigenkänning) så att fartyg hamnar ”fel”. I sjökriget kommer cyberkrigföring vara en integrerad del; delvis sammanhängande med elektronisk krigföring.

Kinas maritima upprustning och offensiva politik i sina omgivande farvatten är en utveckling av stor vikt med många faror. Kinas agerande inom sitt så kallade blå territorium kan leda till en försvagning av havsrättsens principer samt, inte minst, leda till öppna konflikter såväl med strandstater som USA. Och den kinesiska upprustningen är enorm. Under 48 månader tillfördes den kinesiska marinen: tio ubåtar, ett hangarfartyg, 15 ro-

botkryssare samt 30 robotkorvetter. På fyra år har Kina sjösatt en flotta av den franska marinens storlek, och den senare är idag Europas starkaste!

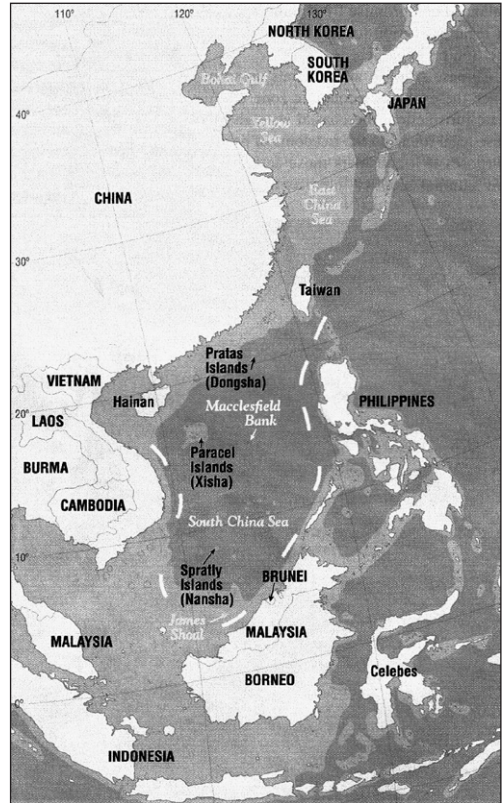


Bild: den så kallade oxtungan eller Nine-Dash Line – Kinas krav på ”blå territorium”. Källa: privat.

Kinas milt sagt expansiva politik i sina omgivande farvatten får allvarliga följder. För det första finns det stor risk att konfrontationer med grannstaterna när dessa hindras att fiska och utvinna resurser inom sina ekonomiska zoner. Sådana konfrontationer kan lätt eskalera till krig. För det andra innebär de kinesiska kraven en territorialisering av det fria havet – Kina hävdar vad man kallar

sitt blå territorium över området. Härigenom urholkas havsrätten. Båda dessa tendenser, plus frågan om Taiwans framtid – innebär en konfrontation med USA. Det är troligt att den marina tekniska och taktiska utvecklingen kommer att formas i mötet mellan US Navy och Folkets befrielsearmés flotta.

Den klassiska rörelsefriheten till sjöss kommer också att minska som konsekvens av den ovan nämnda havsplaneringen, som kommer att kanalisera sjöfarten längs Europas kuster. Men utvecklingen går mot en vidare planering av fartygs rörelser för att undvika långa liggetider utanför fullbelagda hamnar och kanaler. Resultatet blir kanske ett system liknande det för trafikflyget åtminstone inom de mest trafikerade områdena.²⁰

När det talas sjöfartsskydd i Sverige är det viktigt att notera att förutsättningarna förändrats sedan andra världskrigets konvojer. Vapenutvecklingen har givetvis gjort de taktiska förutsättningarna annorlunda. En mer strategisk skillnad gäller skyddsföremålen. Förr förde ett fartyg den stats flagga som dess redare tillhörde. Befälhavare och besättning kom i huvudsak från samma land. Idag gäller inte detta. Fartyget seglar ofta under en småstats flagga, exempelvis Marshallöarna. Befälhavaren kommer kanske från Kroatien medan besättningen har anställts av ett internationellt bemanningsbolag på Cypern och sannolikt i huvudsak består av filippinier. Allt detta går relativt snabbt att ändra när de ekonomiska förutsättningarna förändras. Om fartyget går in i ett farligt område springer försäkringspremierna snabbt i höjden. Det är inte alls säkert att redaren kommer att betala dessa och riskera fartyg med last för att vara solidarisk med sitt hemland i en krissituation. Det är därför som det är så viktigt ur beredskapssynvinkel att ett land som Sverige har en svenskflaggad handelsflotta som kan tas i anspråk i kris.

Några strategiska konsekvenser

De ovan beskrivna tendenserna är i princip globala – människans framtid är på havet; havet är mänsklighetens gemensamma tillgång med de faror och möjligheter detta innebär. Havets frihet är bra men denna princip får inte innebära att the outlaw sea tar över. Detta är en angelägenhet för alla stater; alltså även för Sverige.

Norra ishavets förvandling till ett, om somrarna, allt mer öppet hav kommer att få stora konsekvenser – inte bara för klimat och havsnivån. Den internationella sjöfarten skulle då få ett alternativ till ruten över Indiska oceanen. Men redan nu börjar Ryssland exportera gas från Sibirien (Sabetta vid Karahavet) till Europa utnyttjande isbrytande gastankers; och detta mitt i vintern! Kina visar ett allt större intresse för nordområdet och försöker bland annat få en fast fot på Grönland med dess strategiskt viktiga resurser.

Hittills har polarisen utgjort en barriär mellan Ryssland och Amerika. När den försvinner, och det blir möjligt att på allvar färdas genom området och exploatera dess resurser, är det stor risk att det uppstår konflikter som grundas på olika uppfattningar om gränsdragningen för ekonomiska zoner. Ryssland får dessutom ett stort havsområde vilket öppnar intressanta marina möjligheter. USA kan komma att skapa närvaro med Ticonderoga-kryssare med ABM-kapacitet (Anti-Ballistic Missile). Slutligen får man inte glömma att isen utgjort ett skydd för strategiska atomubåtar (SSBN).

Det finns också en risk för ett fiskekrig i Nordatlanten och Ishavet eftersom den globala uppvärmningen leder till att fisken drar sig mot allt mer nordliga latituder. Även här kommer Kina att vara en viktig och kanske farlig aktör. Över huvud taget är det hög tid

för Europa att reflektera över hur man ska se på Kinas allt större globala marina närvaro. De nyligen bekantgjorda planerna på en storhamn i Lysekil borde få alla varningsklockor att ringa även i Sverige! Resonemanget ovan visar att Kina mycket väl kan komma att vilja basera sjöstridskrafter i det nordatlantiska området i framtiden. Kina agerar långsiktigt och dess marina ambitioner är höga.

Den kinesiska strategin i sig omgivande farvatten har lett till att begreppet A₂/AD (Anti-Access/Area Denial) har myntats av Pentagon. Begreppet innebär vilja och förmåga att stänga ute en motståndare från ett specifikt område samt att hindra honom från att operera inom detta; i detta fall området innanför den första ö-kedjan och med tiden också den andra (se bild nedan). Det är fråga om en bred strategi omfattande en manöver innehållande diplomatiska och militära medel syftande till att avskräcka motståndaren. I sista hand är det fråga om en direkt militär strategi riktad mot motståndarens stridskrafter.²¹ Den motsatta strategien kallas All Domain Access och innebär förmåga att neutralisera motståndarens A₂/AD-strategi och möjliggöra genomförande av operationer inne i det aktuella området.

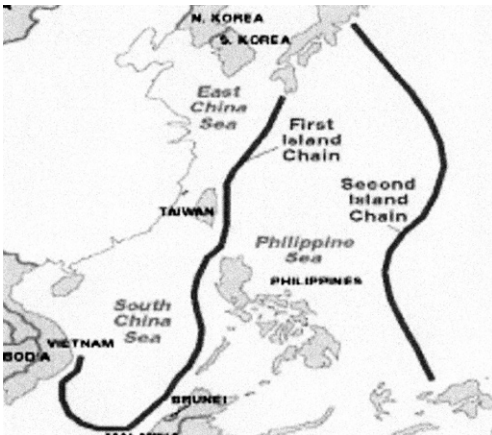


Bild: första och andra ö-kedjan. Källa: privat

Problemet med utfiskning exempelvis i Guineabukten kan få direkta konsekvenser för Europa. Det har beräknats att en fortsatt reduktion av fiskebeståndet kan leda till massiva flyktingströmmar – kanske hundratusentals i stället för tusentals som idag. Här borde verkligen Europas mariner och kustbevakningar kunna göra en insats för att hjälpa svaga stater att organisera sin kustbevakning!

Det europeiska – och svenska – beroendet av sjötransporter är ofrånkomligt men sårbart. Visserligen kontrollerar europeiska intressen omkring 40 procent av världssjöfarten men en stor del av denna går som beskrivits under bekvämlighetsflagg. Tillgången till dessa fartyg i kris och krig är inte självklar och man bör betänka att en stor del av sjöfarten passerar genom områden kring Arabiska halvön som under lång tid framåt kommer att präglas av konflikten mellan Shia- och Sunnimuslimer under Irans respektive Saudiarabiens (och Turkiets?) ledning.

Ryssland kan tänkas syfta till motsvarande strategi i östersjöområdet. Då skulle deras robotkorvetter med långräckviddiga kryssningsrobotar typ Kalibr här få ett skyddat område varifrån man skulle kunna hota större delen av Europa – landattackvarianten har en räckvidd på 2 500 km vilket ungefär motsvarar sträckan Stockholm – Rom. Det är värt att notera att åtminstone den svenska ostkusten och Gotland skulle komma att ligga innanför en sådan A₂/AD-zon.

En strategisk konsekvens av att en stor del av jordens befolkning bor kustnära är att den är åtkomlig för maktprojektion från havet. Det första vapnet som sattes in mot Kabul 2001 var en kryssningsrobot från en ubåt! Men det kustnära boendet är också utsatt för de oväder som följer i klimatförändringens spår. Här får marinernas amfibiekapacitet en viktig uppgift; vid naturkatastrofer slås oftast hamnarna ut och moderna handelsfar-

tyg kan inte lossa utan denna infrastruktur. Detta skulle kunna utgöra en viktig uppgift för det svenska amfibiesystemet!

Havsplanering och de allt strängare miljöreglerna gör att kustbevakningar och mariner får en allt viktigare roll i upprätthållandet av lag och ordning till sjöss. Inte minst viktigt är det att förhindra att ”bad guys” konkurrerar ut laglydiga fartyg och redare.

Sammanfattningsvis kommer världens mariner – inklusive marinflyg och amfibiekapacitet – att få allt större uppgifter i fortsättningen. Detta avspeglas också i den kraftiga marina upprustningen. Denna berör dock knappast Europa – och särskilt inte Sverige! – vars kapacitet inte alls motsvarar de stora behoven.

EU som maritim (stor?)makt

EU har, som visats ovan, stora ekonomiska och strategiska intressen inom den maritima domänen. Med detta följer givetvis behov av att kunna skydda dessa samt att upprätthålla lag och ordning. Eftersom EU:s handelsintressen är globala är också skyddsbehovet globalt. Det finns alltså – eller bör i alla fall finnas – ett starkt samband mellan de maritima intressena och den marina kapaciteten.

Hittills har det europeiska försvarssamarbetet i stor utsträckning bromsats av Storbritannien. Men med Brexit är denna bromsklots borta, och i december 2017 kunde 25 medlemsstater anta ett beslut om inrättande av ett permanent strukturerat samarbete på försvarsområdet. Även Sverige hör till denna grupp, vilket bland annat innebär att Sverige förbundit sig att ”**regelbundet öka försvarsbudgetarna i reala termer** i syfte att nå överenskomna mål”.²² Men dessa mål säger inte nödvändigtvis så mycket om hur man tänker sig att öka den marina kapaciteten i allmänhet.

Potentiellt viktigare är EU:s Maritime Security Strategy (EUMSS) som siktar till en konkret förstärkning av EU:s maritima säkerhet och som antogs 2014. Strategin innehåller följande punkter:²³

1. Internationella insatser ; Hit hör bl a EU:s insats mot piratverksamhet i V. Indiska Oceanen (NAVFOR Atalanta) men också stärkande av havsrätten, förvaltning av havet, stärkande av 3:e länders kapacitet.
2. Lägesbild, övervakning och informationsutbyte ;

I CISE – *EU Common Information Sharing System* – ingår ett antal olika informationssystem såväl civila som militära.

3. Kapacitetsutveckling ;

Här ingår olika projekt för samarbete, pooling and sharing m m. Det finns däremot inte något direkt uttalat mål för reell kapacitetsökning (antal fartyg etc)

4. Riskhantering, skydd av kritisk sjöfartsinfrastruktur och krishantering ;

Under denna rubrik återfinns bl.a. *The Baltic Sea Maritime Incident Response project* (BSMIR) som har analyserat beredskapsnivån i åtta östersjöländer plus Norge och Island gentemot stora olyckor till sjöss.

5. Forskning, innovation och utbildning.

Det naturliga vore att denna strategi lades som en grund i försvarsberedningens arbete. Men så förefaller inte vara fallet. Det hela försvåras av att om man söker på regeringskansliets hemsida på det svenska namnet på EUMSS: EU:s strategi för sjöfartsskydd så hittar man bara lag om sjöfartsskydd från 2003 (som hanteras av Näringsdepartementet och berör

skydd mot brottsliga handlingar) men ingenting om den marina säkerhetsstrategin.

EUMSS kan vara ett viktigt steg framåt.²⁴ Men det är tydligt att detta inte räcker. Det behövs gemensamma mål avseende marin förmåga att skydda europeiska maritima intressen. Här kan det permanenta strukturerade samarbetet kanske skapa den behövliga förmågan.

Avslutning: Sverige

”Sverige är ett av världens mest globaliserade länder” skrev försvarsberedningen i sin rapport 2013 *Vägval i en globaliserad värld* (SOU 2013:33). Detta förhållande har inte försvagats, snarare tvärt om. Vi är beroende av sjöfart till och från Sverige men också till och från Europa. Marinen har uppenbarligen två roller: att skydda det förstnämnda och delta i skyddet av det senare.

I detta perspektiv är det minst sagt egendomligt att frågan om omsättning, förnyelse och förstärkning av marinens förmåga fortfarande hänger i luften. Det finns faktiskt en reell risk att marinen, bortsett från en handfull ubåtar, försvinner under det kommande decenniet.

Det finns också en verklig risk att pendeln som slog allt för långt mot internationella, expeditionära insatser nu slår för långt åt andra hållet. Det faktum att Sverige upplever ett hot i vårt närområde innebär inte att resten av världen och dess problem har försvunnit.

Sverige måste kunna upprätthålla lag och ordning i våra farvatten samt skydda svensk sjöfart i våra angränsande farvatten. Sverige måste också kunna bidra till Europas gemensamma behov i dessa avseenden.

Två frågor inställer sig då.

För det första: blir det inte väldigt dyrt att också bidra till det gemensamma? Svar:

Sverige är faktiskt ett rikt land; vår BNP/capita ligger över det europeiska genomsnittet.

För det andra: är det rimligt att försvara sjöfart i ett krig med Ryssland? Svar: vid ett fullskaligt krig med Ryssland skulle detta knappast vara aktuellt. Ryssland skulle med all säkerhet genomföra terrorbombningar bl a av svenska hamnar, infrastruktur och bostadsområden. Men det gäller att inte behöva falla undan för lågintensiva hot. Här har Ryssland en hel mängd handlingsmöjligheter: hot, propaganda, maktdemonstrationer, försvårande av sjöfart, blockering av hamnar, sabotage av nödvändig infrastruktur med mera. Nu kan inte den svenska marinen, annat än i mycket begränsad utsträckning, hålla våra sjövägar och hamnar – inklusive till Gotland – öppna. Ryssland skulle kunna stoppa vår sjöfart och därigenom svälta ut Sverige utan att tillgripa omfattande och öppet våld. Och det torde krävas att Ryssland mycket tydligt angriper Sverige för att USA/Nato faktiskt ska komma till vår hjälp.

Rysslandscenariot är extremt. De övriga marina uppgifterna – övervakning, hävdande av suveränitet, upprätthålla lag och ordning med mera – behöver skötas varje dag.

Sverige har faktiskt en maritim strategi: ”En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö.”²⁵ Men denna är vag och, framför allt, det finns ingen koppling till säkerhets- och försvarspolitiken. Den svenska dagspolitiken ger knappast ett intryck av att regering och riksdag ser de möjligheter som havet ger.

Låt oss dock avsluta denna artikel med följande citat ur strategin:

”Sverige har en av Europas längsta kustlinjer och en stark tradition av maritim verksamhet. Sveriges maritima näringar har goda möjligheter för tillväxt och kan dra nytta av den globala expansion som förutspås inom

området. Samtidigt innebär ökade anspråk på havs- och kustområden, användning av marina resurser och tillväxt inom besöksnäringen, ett ökat tryck på hav och kust. Med en balanserad utveckling och en aktiv politik för att hantera dessa utmaningar, kan de maritima näringarnas potential realiseras.” Men

här saknas: ”Därför behövs också både en stark marin och en stark kustbevakning”!

Författaren är kommandör, ledamot av KKrVA, ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet och korresponderande ledamot av Académie de marine.

Noter

1. *En integrerad havspolitik för Europeiska unionen*, Meddelande från kommissionen till europaparlamentet, rådet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén, Bryssel 2007-10-10, KOM(2007) 575 slutlig.
2. Sir Walter Raleigh citerad i Rubel, Robert C: ”Command of the Sea. An Old Concept Resurfaces in a New Form”, *Naval War College Review*, <https://www.usnwc.edu/getattachment/e7dabb3b-333d-4af1-8eb3-b98d311c470d/Command-of-the-Sea--An-Old-Concept-Surfaces-in-a-N>.
3. Couzinou, Véronique och Mélenec, Oliver: ”Transport maritime : le cargo à voiles est de retour”, *Le Marin* 2017-12-21, s 10-11.
4. Le Gall, Joseph : ”Cyberguerre sur les mers”, *Marine & Océans*, nr 241, okt-dec 2013, s 63.
<https://www.expressen.se/nyheter/ryska-ubatar-kan-sla-ut-varldens-internet/>.
6. För en analys av problemen med fiskekvoter etc se Laurec, Alain: ”Överfiskning: myter och realiteter”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 4/2017.
7. Hauchard, Amaury : ”La pêche illégale, fléau du golfe de Guinée”, *Le Monde* 2017-10-16.
8. Se <http://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/fact-sheets/2017/11/oversea-ocean-monitor>.
9. Lanzi, Carole: ”Offshore: de besses découvertes en 2017 dans l’ultraprofond et les Caraïbes”, *Le Marin* 2017-12-2, s 8.
10. Guénard, Vincent : ”L’éolien en mer” i *Ruptures*, Paris, CISM nr 12, 2017-06.
11. ”Metall från Kongo nyckel till batteriföretagens framgång”, *Svenska Dagbladet* 2017-12-16.
12. Le Vavasseur, Antoine: ”Océans, pharmacies du futur?”, *Cargo Marine*, nr 6/2015.
13. ”Repcet, système de référence pour les collisions avec les cétacés”, *Le Marin* 2018-01-04, s 4.
https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_sv.
15. Se Brödje, Anders och Gille, Jakob: ”Konsekvenserna av havsplanering och sjösäkerhet”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1/2013.
16. le Goaziou, Benoît: ”Faiblesses des règles de gouvernance actuelle”, *Revue Maritime* nr 510, 2018, s 39.
<http://www.contrepoints.org/2016/04/21/248551-sea-hunter-le-navire-autonome-qui-revolutionne-lus-navy>. (2016-04-28)
18. Auvray, Frédérick: ”La Chine dévoile les avancées de son projet de vraquier intelligent”, *Le Marin* 2018-12-28, s 17.
19. Ämnet har behandlats i Wedin, Lars: *Maritime Strategies for the 21ST Century. The Contribution by Admiral Castex*, Nuvis, Paris 2016.
20. Op cit, Brödje, Anders och Gille, Jakob, se not 15, s 66-71.
21. Tangredi, Sam J: *Anti-Access Warfare. Countering A2/AD strategies*, Naval Institute Press, Annapolis 2013, s 75-77.
22. ”Försvarssamarbete: rådet inrättar permanent försvarssamarbete – 25 EU-länder delta”, Europeiska unionens råd, pressmeddelande 765/17.
https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_sv.
24. Se Hebrard, Patrick: ”A global approach to maritime governance and Security”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, s 429-432.
25. Regeringskansliet, augusti 2015.