

# Sjöfartens och nationens behov av maritim säkerhet

*Årlig redovisning från KKrVA avd II sammanställd av Stefan Engdahl*

ÄVEN OM INVASIONSFÖRSVAR inte längre är den mest aktuella uppgiften för vår försvarsmakt är behovet av marin förmåga högaktuell. Hoten och riskerna har inte minskat utan bara ändrat karaktär och blivit mer komplexa. Från att vi tidigare såg ett begränsat antal tydliga aktörer med väpnad förmåga i vårt närområde, har vi idag även många, mer eller mindre, svåridentifierbara aktörer. Dessa kan bestå av kriminella grupper, terrorister m m, vilka kan ha sitt ursprung långt utanför vårt närområde.

Det pågår idag många aktiviteter inom det maritima området för att öka säkerheten både till sjöss och i hamn. Dessa aktiviteter består av såväl nationella som gemensamma projekt med andra stater. Arbetet är inriktat mot både inom- och utomeuropeiska farvatten eftersom sjöfarten är global. För att få effekt av dessa satsningar krävs ett samlat angreppssätt, dvs att alla berörda statskontrollerade aktörer ska förmås att samverka mot ett gemensamt mål. Mycket av arbetet sker regionalt och/eller i EU:s regi men också inom Nato och av USA. Det återstår dock en hel del innan vi har fått en struktur och ett samarbete både nationellt och internationellt som har möjlighet att möta morgondagens utmaningar.

Det hittills genomförda arbetet leder till att några viktiga slutsatser rörande de

maritima utmaningarna redan nu bör kunna dras; hur Sverige bör gå vidare nationellt men också hur det internationella samarbetet bör utvecklas och då främst inom EU.

Samarbete sker idag på många olika tåter med många olika aktörer vilket i sig är positivt. Risker för dubbelarbete och/eller att luckor uppstår är dock stor om vi inte har ett kontinuerligt och tätt samarbete mellan alla inblandade myndigheter och stater. På nationell nivå borde ett första viktigt steg vara att förenkla formerna för umgänge mellan Försvarsmakten och andra berörda myndigheter. Ansvarsuppdelningen inom Försvarsmakten försvårar samarbetet med andra myndigheter. Samarbetet skulle sannolikt bli enklare om Försvarsmakten bara hade en kontaktpunkt för det maritima samarbetet. Marininspektören ligger närmast till att få denna samordnande roll.

Det behöver göras en översyn av lagar och förordningar för att minimera de hinder som idag finns för ett samordnat och effektivt agerande och utnyttjande av nationens samlade resurser. Detta gäller även uppträdande utanför våra egna farvatten. De folkrättsliga aspekterna bör belysas ytterligare med hänsyn till de nya mångfasetterade hoten som vi står inför och som vi måste kunna hantera. Vidare krävs en långsiktig plan för utveckling och anskaffning

av fartyg med god uthållighet, således utan behov av kontinuerligt stöd från land. Denna plan bör i så stor utsträckning som möjligt vara samordnad med andra mariners projekt för att minska kostnader för vidmakthållande, underhåll och utbildning etc. Ett ökat svenskt engagemang i EDA:s maritima projekt är en väg mot detta mål.

Det internationella utvecklingsarbetet bör för vår del kraftsamlas till Östersjö-samarbetet men det bör inte utesluta deltagande i övriga EU-projekt. Eftersom Östersjö-samarbetet redan idag utgör, och än mer i framtiden bör kunna utgöra, en viktig motor för att driva på utvecklingen av den maritima säkerheten inom EU, bör Sverige öka sitt engagemang och tydligt leda detta samarbete framåt. Vi har då bättre möjligheter att påverka principer för utveckling och uppbyggnad av samarbetet liksom val av teknik och metod. Härigenom kan skillnaden mellan den rent nationella utvecklingen och den internationella utvecklingen begränsas vilket borde skapa förutsättningar för ett bättre resursutnyttjande.

Vi bör också utveckla möjligheterna till samarbete med andra stater under internationella insatser för ett effektivare resursutnyttjande; främst inom ledning, stöd och logistik.

Sammantaget behövs nu ett tydligt fokus på samordning av nationens samlade resurser inom det maritima området. Vidare behövs en allokering av främst ekonomiska resurser för att säkerställa att vi har tillgång till system för ett gemensamt sjöläge och tillräckliga resurser för agerande inom det maritima området (fartyg, vapen, flygplan, helikoptrar etc) även mot en kvalificerad högteknologisk motståndare. Målet är att öka säkerheten vid utnyttjande av havet som transportled eller naturresurs.

Våra svenska handelsfartyg kräver bättre skydd mot pirattackter. Frågan om

möjligheter till väpnat skydd ombord på svenskflaggade fartyg måste få ett snabbt svar. Detta gäller både rätten att ta ombord beväpnat skydd som skyddsstyrkans folkrättsliga status.

Försvaret av landet börjar långt utanför dess territorium. Rätt utnyttjade kontroll och förmåga till ingripande i omgivande havsområden utgöra en kostnadseffektiv komponent i det samlade försvaret av landet. Detta utgör grunden för att vi som stat ska kunna vara trovärdiga och därmed kunna bidra till den gemensamma utvecklingen framåt på det marina området såväl nationellt, inom Östersjöregionen som inom EU.

## Bakgrund

### *Den maritima utmaningen*

Traditionellt har vårt nationella försvar främst varit inriktat på att möta hot om konfrontation med andra stater eller grupper av stater i form av ett invasionsförsvar. I grunden har detta inte förändrats, men tyngdpunkten för vår strategiska förutsättning har förskjutits. Dagens maritima utmaning går bortom detta begränsade synsätt på försvar av territorier i mellanstatliga konflikter. Samtidigt gjorde Georgienkonflikten oss tydligt påminda om att en territoriell komponent alltjämt finns och bör beaktas i den fortsatta utvecklingen av försvaret och marinen.

Med undantag av nationellt försvar och säkerhet i kustnära vatten och territoriell integritet är det få uppgifter som en medelstor eller liten stats marin kan hantera med enbart egna nationella resurser. För många stater är även det nationella försvaret en kollektiv uppgift. Det gäller inte minst alla NATO:s medlemmar. Som alliansfri stat får vi förlita oss på vår egen förmåga samt

eventuellt på stöd från andra stater i enlighet med EU Lissabonfördrag (solidaritetsklausulen och artikel 42.7) och med stöd enligt FN stadgans kap 51.

De komplexa och kontinuerligt förändrade säkerhetsaspekterna och trenden mot globalisering av ekonomi och information ställer större krav på interoperabilitet mellan alla användare av internationella vatten, särskilt där vi har gemensamma mål.

Den övervägande delen av de europeiska staterna har ett stort till mycket stort ekonomiskt beroende av handelssjöfart och tillgång till fria handelsvägar för export och import av energi och andra varor. Man kan se en trend till ökande sjöfart då alternativa transportvägar inte förmår att klara ökade trafikvolymer annat än i mycket begränsad omfattning. Inom EU arbetar man med ett begrepp som kallas sjömotorvägar som är en modell för att möjliggöra ökad handelssjöfart och hamnutnyttjande på ett organiserat sätt.

Haven inbjuder också till irreguljära militära aktiviteter, terrorism och organiserad brottslighet innefattande ”trafficking” av knark, vapen och människor, kontraband och illegal migration. Att hindra pirater och terrorister från att uppträda till sjöss och att angripa sjötrafiken har redan blivit en allt viktigare uppgift för flera regeringar i världen. Ett tydligt exempel på detta är Sveriges engagemang inom ramen för EU:s operation ATALANTA utanför Somalia där resurser ur såväl kustbevakningen som marinen deltagit i syfte att säkra hjälpsändningar till Somalias befolkning men också för att skydda internationell sjöfart mot piratverksamhet i området.

Särskild uppmärksamhet bör riktas mot att energiförsörjningen många gånger är sårbar och kan bli särskilt utsatt för terroristattacker av olika slag. Det kan inte uteslutas att terroraktioner kan sprida sig

även till vårt närområde och vårt land. Sverige är därutöver ett av världens mest exportberoende länder, och en stor del av vår ekonomi och välfärd bygger på att handeln och samfärdseln till sjöss kan ske störningsfritt.

Det asymmetriska hotet till sjöss har därför medfört att vårt försvar till sjöss nu måste handla om att även skydda och försvara hela den maritima sektorn mot illegalt utnyttjande och säkerställa att flöden i form av människor och förnödenheter kan röra sig fritt och säkert i vårt närområde och på världshaven. Framtiden är mer komplicerad och oförutsägbar med nya konflikter med mer eller mindre tydliga kopplingar till internationell kriminalitet och terrorism. Även verksamheter som narkotika- och människosmuggling får därför en säkerhetspolitisk betydelse. Utan kontroll av förloppen till sjöss urholkas den samlade nationella säkerheten.

Det finns heller ingen tydlig skiljelinje mellan de militära och civila förmågor som behövs för att hantera de nya hot och utmaningar vi ser idag. Flertalet av dagens utmaningar kräver därför samverkan och samordning mellan olika aktörer/myndigheter inom och mellan stater. Det är därför viktigt att regeringen på det nationella planet utgivit ett kommittédirektiv om ”Utökad samverkan av Sveriges maritima resurser”. Då hoten även är globala till sin karaktär blir uppgifterna att möta dem också en uppgift att hantera mellan stater. Utifrån ett svenskt perspektiv är det europeiska samarbetet av stor vikt men många frågor kräver också ett engagemang inom den globala sektorn.

Samtidigt uppmärksammas mänsklighe- tens beroende av haven även som en klimatfråga, vilken för svenskt vidkommande kan komma att få stor säkerhetspolitisk påverkan den dagen sjöförbindelser

öppnas över Norra Ishavet. Vi kan också förutse att klimatförändringarna kan komma att leda till omfattande naturkatastrofer och då särskilt i de låglänta kustområdena. Detta kan i sin tur leda till immigrationsrelaterade problem.

Vår nationella säkerhetspolitik måste uppmärksamma dessa förändrade förutsättningar som en grund för vår framtida säkerhet.

### *Sjöfart till och från Sverige samt i Östersjön*

Sjöfartens andel av de totala inhemska godstransporterna på territorialvattnet uppgick till ungefär 38 procent år 2008. Den enskilt största mängden gods som hanteras i Sverige är råolja och petroleumprodukter. Efter en nedgång i samband med lågkonjunkturen 2009 har godshanteringen i hamnarna ökat med 13 procent under 2010. Den totala godsmängden till och med tredje kvartalet 2010 var preliminärt 135 miljoner ton. Den inrikes sjöfarten utgör endast en mindre del av hamnarnas verksamhet.

Sjöfarten på Östersjön är betydande och har ökat stadigt det senaste decenniet. Mer än 2 000 större fartyg är ständigt till sjöss i Östersjön. Utöver container- och passagerartrafiken står transporten av petrokemiska produkter för en betydande del av trafiken.

Östersjön med de nya EU-länderna är Europas starkaste tillväxtområde. Inom regionen förväntas sjötransporterna fram till 2020 nästan ha ökat med motsvarande Sveriges totala sjö- godsvolymer i dag, dvs cirka 150 milj ton. Därtill kommer export och import med ytterligare en dubbling av Sveriges nuvarande sjögodsvolymer

Sjöfarten utgör grunden till ökad handel och därmed till ökat välstånd. En ökad

sjötrafik innebär dock samtidigt att riskerna ökar för illegal påverkan på sjötransportssystemet. Riskerna för miljökatastrofer kopplade till sjöfarten i vårt närområde ökar. Med fler fartyg till sjöss ökar också behovet av att kunna övervaka och följa fartygsrörelser i vårt närområde. Då sjötransporter till sin övervägande del är globala finns det behov av att kunna koppla ihop olika staters/aktörers övervakningssystem för att långsiktig skapa möjlighet att följa transporter globalt. Så även om hoten och riskerna varierar från havsområde till havsområde kan de uppstå i princip var som helst under transporten.

Även om svensk import och export till 90 % går sker genom fartygstransporter är de helt svenska fartygen få. De senaste åren har mer än halva den svenska handelsflottan flaggats ut. Idag återstår omkring 100 lastfartyg och 39 färjor. Skälen till detta är många men främst rör det sig om möjligheter till mixade besättningar och därtill kopplade lönekostnader samt att besiktning och inspektion av fartyg är dyrare i Sverige. Utflaggningen får konsekvenser för sjöfarten som näring i Sverige men också för möjligheter till skydd mot de hot som kan riktas mot fartygen till sjöss t ex av pirater men också den därtill kopplade eventuella efterföljande rättsliga hanteringen. Det är flaggstaten som beslutar om man t ex tillåter väpnat skydd ombord på ett fartyg och som har ansvaret för rättslig prövning av gripna pirater. I Sverige utreds frågan om möjligheter till väpnat skydd ombord på svensklagrade fartyg. Det är viktigt att frågan får ett snabbt svar. Vidare bör det klarläggas om rederierna ska anställa legosoldater för detta skydd eller om det bör vara en uppgift för Försvarsmakten. Det är i detta stycke viktigt att folkrättsliga principer och regler beaktas. Vilken sta-

tus har legosoldater på ett handelsfartyg i Adenviken?

Hotet från pirater påverkar ännu inte sjöfarten som sådan i någon större utsträckning. Konsekvenserna för besättningsmännen för de fartyg som angrips är dock stor. Idag är över trehundra besättningsmän i fångenskap hos pirater i Somalia. Behovet av skydd av handelsfartyg som passerar igenom farvatten med piratverksamhet är därför alltså mycket stor. En tydlig svenskt ställningstagande till hur svensk sjöfart ska skyddas mot pirattacker är därför viktig.

### *Utvinning av olja och mineraler, utläggning av olje- och gasledningar*

Utvinning av olja och mineraler sker idag i mycket begränsad omfattning i Östersjön. Av större säkerhetspolitiskt och ekonomiskt intresse är då det Ryssladskontrollerade företaget Nord Streams 120 mil långa gasledning från Viborg i Finska viken till Greifswald i Tyskland. Sedan hösten 2011 är gasledningen operativ. Gasledningen kommer att kräva en omfattande övervakning och kontroll då den utgör en latent riskfaktor för miljön. Härtill kommer risken för illegal påverkan, en risk som inte bör underskattas.

### *Hot och risker*

För att omsätta de marina utmaningar som beskrivs i inledningen behöver vi belysa och kategorisera dem. När man talar i allmänna termer om vad som påverkar säkerheten till sjöss, måste man först klarlägga vilka de förekommande hoten mot säkerheten är. Därefter klarlägga var och på vilka sätt som ansvar, uppgifter och roller är fördelade för att minimera/eliminera dessa hot. Endast på detta sätt kan vi skapa opti-

mal säkerhet till sjöss och i förlängningen i luften och på land.

Vilka är då hoten som påverkar säkerheten för sjötransporter, fiske och andra verksamheter till sjöss? Vi vet alla att hoten är många och av olika karaktär. Internationellt talar vi om begreppen *Safety* och *Security*.

*Safety* omfattar till största delen hot relaterade till miljö på många olika sätt. Havsmiljön, fartygsmiljön, miljön för besättningen etc.

*Security* är relaterat till främst militära och kriminella hot. På svenska har vi gjort det lätt eller snarare svårt för oss och slagit ihop dessa två begrepp till ett: *säkerhet*.

Några exempel på hot mot säkerheten till sjöss och uppenbara åtgärder mot dessa framgår nedan:

#### **Miljö: Havsmiljön (Safety)**

Havsmiljön, väder och sjö, kan utgöra hot mot sjöfarten. Dessa faktorer kan motverkas på många sätt, bl.a. genom standardiserade krav på fartyg som befraktar regionen, en väl fungerande räddningsorganisation och ett gott sjömanskap.

#### **Miljö: Sjötrafiken, fartygen (Safety)**

När fartyg rör sig över haven, eller för den delen ligger i en hamn, utgör de hela tiden ett latent hot mot miljön i hamnen eller havet och är därmed även ett hot mot strandstaterna/ nationerna. Ett stort oljeutsläpp är alltid en katastrof för det område som drabbas. Även detta hot kan motverkas på många sätt, bl.a. genom ett för regionen gemensamt havsövervakningssystem, certifierade fartygskonstruktioner, en effektiv uppföljningsorganisation med inspektionsverksamhet, ett gott sjömanskap och inte minst, om olyckan är framme, genom en effektiv oljebekämpningsorganisation med tillhörande materiel. Vår svenska

kustbevakning ligger här långt framme internationellt sett, med moderna fartyg och modern materiel.

**Miljö: Sjötrafiken, trafikvolymen (Safety)**  
Land och djupförhållanden kanaliserar sjötrafiken. Med stora och över tiden ökande trafikvolymen i Östersjön, ställs större krav på kanalisering av sjötrafik i de områden där trafiken är särskilt omfattande eller där de geografiska betingelserna gör navigeringen särskilt utsatt. Sverige har en lång tradition av att vidta nödvändiga åtgärder för att erhålla en rimlig säkerhetsnivå till sjöss. Exempel på detta är sjömätning och utprickning av farleder, lotsning, trafikuppföljning/ledning/separering, m fl trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Inom dessa områden ligger vi som nation långt fram och bidrar aktivt i det internationella säkerhetsarbetet.

### **Handburna vapen (Security)**

Handburna vapen kan komma att utnyttjas vid korta avstånd i komplexa situationer med civila enheter och statsfartyg. Exempel är beväpnade kriminella aktörer men också mer eller mindre statskontrollerade bordningsstyrkor. De kan vara utrustade med både automatvapen, granatgevär och lätta korträckviddiga robotar.

### **Kvalificerade sjömålsvapen (Security)**

Kvalificerade sjömålsvapen som robotar, torpeder, artilleri och raketer m m kan utgöra hot för sjöfart och statsfartyg om de utnyttjas av statskontrollerade enheter som stridsfartyg och stridsflygplan men också om de utnyttjas av terrorister och terroristliknade aktörer. Under Libanonkonflikten, 2006, avfyra Hizbollah två kvalificerade sjömålsrobotar mot israeliska enheter. Händelsen påverkade märkbart det svenska bidragets uppbyggnad och agerande.

### **Minor (Security)**

Minor och andra dumpade sprängämnen och kemikalier utgör en latent fara för verksamheten till sjöss. Ibland blir faran akut som exempelvis när en fiskare får en mina i en trål eller när maritim verksamhet på botten kräver ett garanterat minfritt område för att kunna genomföras. Motverkan består av kartläggning av våra bottenar och min- eller ammunitionsröjning i de områden som krävs för sjöfartens eller allmänhetens behov av säkerhet.

Vad avser dumpade ammunitionseffekter genomför den svenska marinen ett omfattande utredningsarbete följt av saneringsinsatser, tidigare benämnda miljöoperationer, i samverkan med andra myndigheter.

### **Kriminalitet (Security)**

I detta begrepp innefattas smuggling av exempelvis gods och människor, men även risk för stöld av dumpade ammunitionseffekter i exempelvis insjöar och vattendrag. Motverkan till sjöss sker främst genom effektiv uppföljning av trafiken, vis a vis misstänkta fartyg och i samverkan med andra berörda myndigheter. Vid behov följt av ingripanden av polis och kustbevakning mot sådana fartyg. Även här är internationellt samarbete en förutsättning för framgång då kriminaliteten inte känner några gränser.

### **Piratverksamhet (Security)**

Piratverksamheten skulle kunna betraktas som en del av den förut nämnda kriminaliteten. Dock är det ett över tiden växande problem som idag förtjänar en egen rubrik. Att så är fallet beror på den stora omfattning, med åtföljande allvarliga konsekvenser för sjöfarten och världshandeln, som piraternas verksamhet idag har

fått i några regioner. Berörda områden är bl a Singaporesundet, Afrikas Horn och Afrikas västkust samt delar av Västindien. Motverkan till sjöss har hittills skett främst genom maritima säkerhetsoperationer (MSO) med örlogsfartyg och inte minst havsövervakningsresurser (flygplan, helikoptrar, UAV: er m fl).

## Behov av marina förmågor

### *Förmågor mot bakgrund av hotbilden*

Det är uppenbart att ovanstående hotbildsbeskrivning kräver uppmärksamhet från ett antal olika aktörer inom såväl den civila sjöfartsnäringen som den offentliga sektorn. Det är främst inom fem områden; sjötrafikens volym, handburna vapen, minor, kriminalitet och piratverksamhet, som Försvarsmakten, och då i första hand marinen, kan bidra för att minska hotnivån och därmed bidra till att öka säkerheten till sjöss.

Förutom den grund som en väl fungerande sjöövervakning ger behövs resurser i form av fartyg, flygplan och helikoptrar för att vid behov kunna ingripa i syfte att upprätthålla vår territoriella integritet, garantera säkerheten till sjöss, att upprätthålla efterföljandet av lagar och förordningar. En kontinuerlig närvaro till sjöss är ett viktigt medel att tydliggöra för omvärlden, såväl avseende vår nationella ambition att bevaka våra maritima intressen som att det skapar förutsättningar för att vid behov kunna ingripa.

Regler för ingripande (ROE) behöver ses över och utvecklas så att den nya mångfacetterade hotbilden kan hanteras genom bl a en samordning av militära och civila resurser samtidigt som folkrättens regler tillgodoses. Mot bakgrund av de utmaningar

vi står inför på det maritima området, vad avser både hot och risker, behöver marina resurser kunna utnyttjas både i våra omgivande farvatten och i internationella insatser. Långsiktigt leder detta till ett successivt ökande behov av fartyg med större uthållighet utan stöd från land men också möjligheter att kunna utnyttja de fartyg vi har på ett flexiblarare sätt. Detta kan ske både genom att vi ökar samarbetet mellan våra myndigheter men också genom att ha fler besättningar till våra enheter.

Behovet att kunna agera i syfte att avskräcka finns också kvar. Vi kan inte avsäga oss möjligheten att använda militärt våld om så erfordras. Viljan och förmågan att tillgripa vapenmakt för att värna Sverige och svenska intressen ska tydligt framgå både i form av tillgängliga maktmedel och resolut agerande tillsammans med övriga försvarsresurser.

Under det kalla kriget, då det väpnade hoten dominerade, byggde vi vår planering och vårt agerande på möjligheterna att få förvarning och genom denna, i tid, kunna höja beredskapen i syfte att skapa förmåga att möta ett angrepp. Idag vet vi att flertalet av hoten i ovanstående genomgång kan förekomma kontinuerligt i vissa internationella farvatten och bedöms snabbt kunna uppstå i andra. Även om Östersjön är ett fredligt hav måste vi därför kontinuerligt ha beredskap att möta dessa hot.

Att hot om ett väpnat angrepp skulle uppstå i Östersjöregionen direkt riktat mot Sverige och svenska intressen är inte särskilt sannolikt i dagens säkerhetspolitiska läge. Det gör att risken att bli utsatt för kvalificerade sjömålsvapen också är begränsad. Även om risken är större under internationella operationer är sannolikheten, att kvalificerade sjömålsvapen skulle ingå i hotbilden, relativt liten. Men i likhet med andra för samhället katastrofala

händelseutvecklingar där vi bedömer att sannolikheten är låg men konsekvenserna är oacceptabla som t ex ett stort kärnkraftshaveri måste vi vidta en rad åtgärder för att kunna hantera dem. Skulle kvalificerade vapenhot uppstå krävs därför att Försvarsmaktens har resurser och förmåga att hantera dessa. Den svenska marinen måste därför bibehålla och utveckla sin förmåga till sjökrigföring för att på bästa sätt bidra till den samlade försvarsförmågan.

### *Gemensam förmågeutveckling*

Förutom att vi ska ha förmågor kopplade till vårt geografiska närområde och till den gemensamma säkerheten i Östersjöregionen finns behov av att se hur vårt bidrag till EU:s krishanteringsoperationer påverkar förmågeutvecklingen.

De grundläggande behoven av marina förmågor inom den gemensamma säkerhets- och försvarspolitik (CSDP) emanerar från den Europeiska säkerhetsstrategin (ESS) och från Petersbergsuppgifterna. Inom ramen för den s k Head Line Goal-processen har EU:s medlemsstater definierat behovet av EU samlade militära förmågor. Vidare har man beskrivit vilka förmågor som finns tillgängliga idag inom de olika medlemsstaterna och därefter klarlagt vilka brister som föreligger. Dessa brister har Europeiska Försvarsbyrån (EDA) haft som ett viktigt ingångsvärde när man tagit fram en plan för framtida förmågeutveckling d v s en förmågeutvecklingsplan (CDP). Förmågeutvecklingsplanen har också ingångsvärden från en studie av långsiktiga behov liksom av erfarenheter (Lessons Learned) från internationella operationer. Den tar också hänsyn till de pågående utvecklings- och anskaffningsplanerna i respektive medlemsstat. EDA har mot denna bakgrund startat ett stort antal projekt

inom både lång, medellång och kort sikt. Många av dessa ligger inom det marina området.

En utveckling mot samma materiel och teknik i EU:s medlemsstater leder till möjligheter att sänka kostnaderna för logistiskt stöd, underhåll och utbildning. En sådan utveckling leder också till ökade möjligheter till gemensamma insatsstyrkor. Sammantaget gör detta att vi alltid bör pröva möjligheterna att delta i gemensamma utvecklingsprojekt och eftersträva anskaffning av samma materiel som andra stater vi kan tänka oss ett nära samarbete och/eller operera tillsammans med, då så är möjligt. Gemensamt framtagna materiel och utrustning utgör en bra grund för ökad interoperabilitet, gemensam övningsverksamhet, underhåll och vidmakthållande och logistiskt stöd. Långsiktigt leder det också till mer koherenta mariner i Europa.

### *Problemområden som kräver nya lösningar*

För att hantera denna komplexa bild både av behov av havet som sjöväg för transport, utvinning av olja och gas, mineraler och fiske och av de hot och risker som finns mot ett fredligt utnyttjande av havet måste de system och metoder som vi har idag utvecklas. Det är främst två principiellt olika men ändå starkt kopplade områden vi måste fokusera på för att kunna tackla framtidens behov.

- Det första är informations och underrättelsehantering. Vi måste säkerställa tillgången till ett så långt möjligt korrekt och komplett beslutsunderlag som utgångspunkt för vårt fortsatta agerande.
- Det andra är tillgång till adekvata resurser för agerande med rätt mandat, på rätt plats, i rätt tid med tillräcklig uthållighet.



Till båda dessa huvudfrågor kommer ett antal kopplade frågor som kommer att behandlas. Exempel på sådana frågor är:

- former för samarbete,
- gemensamma tekniska lösningar för organisationer och stater,
- utveckling och förändring av lagar och regelverk,
- ledning och koordinering av våra gemensamma ansträngningar samt
- folkrättsliga och andra legala aspekter på samordnat ingripande med militära och civila resurser.

När det gäller informations och underrätelsehantering utgör ett gemensamt sjöläge en av de viktigaste grundpelarna. Men det finns också behov av olika åtgärder för att öka säkerheten för sjöfarten både till sjöss och i hamnar och hamninlopp. För detta krävs både enheter med rätt förmågor men också en hel rad andra åtgärder.

Östersjösamarbetet utgör redan idag och kommer än mer i framtiden att kunna utgöra en viktig motor för att driva på utvecklingen av den maritima säkerheten inom regionen men också inom EU. Sverige bör därför öka sitt engagemang och tydligt leda detta samarbete framåt med detta som mål. Vi har då möjlighet att påverka både val av teknik och metod samt principer för utveckling och uppbyggnad av samarbetet. Härigenom kan vi minska skillnaderna mellan det rent nationella utvecklingen och den internationella utvecklingen vilket i sig borde ge ett bättre resursutnyttjande.

Det kan vara aktuellt att utveckla en särskild strategi för insatser mot pirater. Vårt grannland Danmark har utvecklat en sådan. En svensk strategi inom detta område skulle då kunna ha tre huvudmålsättningar att:

- bekämpa piratverksamhet och väpnade rån till sjöss,
- skydda svensk och internationell sjöfart och
- bidra till uppbyggnad av regional förmåga hos staterna i den aktuella regionen

Detta går inte att uppfylla genom ett självständigt agerande utan kräver en internationell kontext. Den internationella ramen för strategin är därför mycket viktig. FN, EU, Nato och IMO är några av huvudaktörerna som strategin bör förhålla sig till.

Sverige bör här verka för att främja internationell koordinering och fokus på piratbekämpning, att styrka och delta i bekämpningen av piratverksamhet och att stärka bilateralt samarbete med aktuell region.

Exempel på konkreta mål skulle kunna vara att Sverige ska:

- kunna skicka ut styrkebidrag för marina insatser i upp till 6 månader årligen,
- kunna bidra med ledningsfartyg under kortare perioder m h t uppgiften,
- kunna bidra med personal för ledning och koordinering av insatsen,
- kunna ha det svenska bidraget under både nationell och/eller internationell ledning,
- delta i eventuella internationella överväganden om mandatets utformning eller justering då operationen pågår.

Utvecklingen av en strategi mot pirater bör ske i nära samverkan mellan Försvarmakten, rederinäringen och regeringskansliet.

Ett gemensamt sjöläge en viktig grund för ett marin agerande

Alla maritima aktörer inser betydelsen av att ha tillgång till ett lägesangivningssystem (lägesbild) som i nära realtid redovisar vilka maritima aktiviteter som förekommer

inom ett givet havsområde, således. redovisar fartygsrörelser, dess destinationer, last, identitet mm. Då de maritima hoten och säkerhetsfrågorna är globala måste vi hitta gemensamma lösningar på hur vi sammanställer och överför sjöläget till och från andra aktörer. Det pågår ett stort antal aktiviteter, för att förbättra våra möjligheter till informationsinhämtning och delgivning, runt om i världen.

Inom EU har man formulerat en europeisk integrerad maritim havspolitik som i dagligt tal relateras till som *Blå boken* (Blue Book). (I ett tidigare steg benämndes den "Grön bok" (Green Book). Den "Blå" boken är en mer utvecklad version än den "gröna". Gröna och blå böcker finns inom fler verksamhetsområden inom EU). Där anges att haven är Europas livsnerv. Europas maritima område och kuster är centrala för välbefindandet och utvecklingen. Haven är Europas handelsvägar, klimatregulator, källa till mat, energi och andra resurser och ett eftersträvat läge för européernas val av bostäder och rekreation.

De blå boken innehåller målet om ett integrerat europeiskt nätverk för sjöövervakning. Sverige stödjer en ökad transparens mellan civil och militär sjöövervakning för att undvika onödig duplicering och förbättra effektiviteten.

I syfte att så snart som möjligt få tillgång till alla nationers information i en för regionen gemensam lägesbild bör utgångspunkten vara att så långt möjligt utnyttja redan befintliga civila och militära system och resurser och i dessa integrera, pågående utvecklingsarbeten där kraven på interoperabilitet måste stå i fokus.

Det finns inte någon militär uppgift i EU-samarbetet innanför EU:s gränser utan enbart utanför och då i form av krishantering inom den gemensamma säkerhets- och försvarspolitik. Detta leder till att denna

uppbyggnad av gemensam sjöövervakning sker med civila utgångspunkter. Inom varje medlemsstat är det dock naturligt att samordna militär och civila aktörer. Stråvan är att uppnå ett gränsöverskridande, pelaröverskridande och sektorsöverskridande samarbete.

Europeiska försvarsbyrån EDA driver ett projekt för att bidra till en bättre sjöövervakning i vilket Sverige deltar.

Projektet för sjöövervakning kallas "MARSUR" och har tre projektgrupper:

- Marint nätverk för övervakning.
- Framtida obemannade flygburna system.
- Identifiering av små och svårupptäckbara mål.

I nära samarbete med detta arbete har EDA bildat en grupp som kallas "The Wise Pen Team" som består av fem pensionerade amiraler. De har till uppgift att formulera synpunkter och tankar på hur sjöövervakning ska kunna utvecklas för EU-ledda marina insatser. "The Wise Pen Team" har identifierat fyra nyckelfrågor som är centrala för den fortsatta utvecklingen.

Dessa är för EU:

- pelaröverskridande koordinering,
- gemensam terminologi,
- teknik och
- informationsdelning.

EU-kommissionen har också vidtagit en rad åtgärder liksom flera av EU:s byråer (Agencys) t.ex. The European Maritime Safety Agency (EMSA), Community Fisheries Control (CFCA), European Environmental Agency (EEA), European Police Office (EUROPOL), The European Union Satellite Centre (EUSC) and European External Borders Agency (FRONTEX). Ett exempel är ett projekt som drivs av FRON-

TEX som fokuserar på sjöövervakning benämns EUROSUR. Detta project har likartad målsättning som EDA:s project MARSUR men med helt civil inriktning.

Andra projekt är rymdrelaterade som GALILEO, GMES/KOPERNIKUS and MUSIS. Dessa syftar till att utnyttja rymden för övervakning, positionsbestämning och kommunikation.

EU genomför också regionala pilotprojekt. Ett i Östersjöregionen och ett i Medelhavet som båda fokuserar på sjöövervakning och därtill relaterade frågor. Projektet i Östersjöregionen benämns MARSUNO.

MARSUNO är ett pilotprojekt inom EU om integrerad övervakning av de Nord-europeiska havsområdena. Kustbevakningen leder projektet som kommer att pågå under två år från januari 2010 till december 2011. I projektet deltar 24 myndigheter (partners), från tio länder, varav nio är svenska myndigheter.

Arbetet i projektet sker i arbetsgrupper inom följande områden:

- gränskontroll/-bevakning och polisiär verksamhet,
- sjötrafikövervakning,
- miljö- och räddningstjänst,
- fiskerikontroll,
- maritim lägesbild.

Arbetsgrupperna arbetar bland annat med att gemensamt lokalisera och definiera eventuella hinder för ökad samverkan och harmonisering, och för att förenkla informationsöverföring mellan länderna och sektorer inom EU.

Några internationella projekt inom sjöövervakningsområdet har redan blivit implementerade. Ett är SafeSeaNet som handlar om att åstadkomma en gemensam standard för informationsöverföring. Ett

annat är sjöövervakningssamarbetet mellan Östersjöstater benämnt SUCBAS (Sea Surveillance Co-operation Baltic Sea”).

Den svenska marinens arbete med att etablera en gränsöverskridande sjöövervakning och trafikuppföljning nu burit frukt. Inom det marina militära samarbetet har vi nu genom etablerandet av SUCBAS under åren 2008–2009, och under 2010 driftsatt ett direkt operativt samarbete mellan samtliga Östersjömariner, utom den ryska. Vi kan konstatera att genom det marina militära samarbetet inom SUCBAS har marinerna runt Östersjön nu gemensamt skapat en avsevärt förbättrad marin/maritim lägesbild av sjötrafiken och dess innehåll. Vi har därmed även åstadkommit ett förbättrat underlag för att kunna göra riskbedömningar avseende sjötrafiken i Östersjön.

SUCBAS-initiativet största fördel är dess principiella enkelhet och de låga kostnaderna för att etablera ett samarbete. Under 2010 har det rönt stor internationell uppmärksamhet. Som ordförande i SUCBAS år 2010, bjöds Sverige under sommaren och hösten in för att föreläsa och delge våra erfarenheter i såväl USA, Venedig och ett antal Medelhavsstater som Singapore. Flera olika regioner; Nordsjöstater, Medelhavsstater och stater i Sydostasien, har visat och visar fortsatt intresse för att ”bench marking” med Sverige och SUCBAS i syfte att inhämta underlag för den egna regionala utvecklingen. Detta förpliktar, och det gäller därför för oss i marinen att inte luta oss tillbaka utan att fortsätta att vara drivande och initiativtagande i de olika samarbetsfora som finns, SUCBAS, EDA MARSUR och slutligen MARSUNO.

En viktig förutsättning för att få ut optimal effekt av vår sjöbevakning, såväl avseende riskerna med trafikvolymerna som förekommande kriminalitet, är att samarbetet även nationellt inom Sverige är

gränsöverskridande. Marinens samarbete med kustbevakningen avseende en gemensam sjölägesbild, har under de senaste åren utvecklats positivt. Mer kan dock göras på detta område. Genom att tillvarata den utveckling som kustbevakningen genomför inom ramen för Östersjösamarbetet kan ytterligare steg tas i detta samarbete.

Med utgångspunkt i genomförd och planerad utveckling av sjöövervakningssystemen i Östersjöregionen har Sverige goda förutsättningar för att kunna gå i spetsen för en fortsatt utveckling som då skall leda till målet för EU:s Integrerade Havspolitik dvs. att åstadkomma en integrerad sjöövervakning/lägesbild på Europeisk nivå.

Samarbete sker på många olika tärter med många olika aktörer vilket i sig är positivt. Risken för dubbelarbete och att luckor uppstår är dock stor om vi inte har ett kontinuerligt och tätt samarbete mellan alla inblandade myndigheter och stater. På nationell nivå torde ett första viktigt steg vara att förenkla formerna för umgänge mellan Försvarmakten och andra berörda myndigheter genom att delegera Försvarmaktens ansvar för den fortsatta utvecklingen till marinen. Marininspektören ligger närmast till att få denna samordnande roll. Härigenom skulle de civila myndigheternas kontakter mot myndigheten Försvarmakten väsentligt förenklas.

### *Andra exempel på åtgärder för en säker sjöfart*

En annan viktig utveckling gäller ett koncept för säkra hamnar benämnt SECURE PORT.

Det är ett fredstida, generellt konstruerat, koncept/scenario som hör hemma i en skärgårdsmiljö med en etablerad hamn. SECURE PORT har som syfte att säkra

transportvägarna till och från havet. Fred till trots kan ett asymmetriskt hot uppstå som kräver ett amfibiskt skydd för minröjningsenheter till sjöss och ett landbaserat skydd för exempelvis EOD-grupper<sup>1</sup> verksamhet. Konceptet ger också goda förutsättningar att öva och granska myndighetsöverskridande krisplaner och jurisdiktion.

SECURE PORT syftar således till att öka säkerheten till sjöss, närmare bestämt till att trygga förhållandena för sjöfarten främst m.h.t. till minhotet, men även för att kunna motverka andra typer av hot från land. I en vidare tillämpning, med fler ingående sjögående förbandstyper, kan konceptet/scenariot utvecklas till att omfatta även åtgärder och verkan mot andra hot som exempelvis ubåtar, ytfartyg och sjörobotar.

Således är SECURE PORT ett koncept som kan utvecklas till att genomföras i flera ambitionsnivåer, även om det ursprungligen togs fram för att öva åtgärder mot minor och EOD/IEED-hot<sup>2</sup> med ett stort inslag av myndighetsöverskridande samarbete mellan de aktörer som verkar i den marina miljön exempelvis Försvarmakten, tull, polis, kustbevakning, hamnmyndigheter och redare.

SECURE PORT ingick som ett förslag i den nordiska MCM-rapporten från december 2009 avseende gemensam utveckling av minröjningsfunktionen. Förslaget har därefter gillats av HKV/LEDS och HKV/INS/MTS.

I marinens övningsplanering för 2011 ingår en övning av SECURE PORT-karaktär. Denna kommer att genomföras inom ramen för SWENEX 3, till vilken övning norska och finländska sjöminröjningsförband kommer att inbjudas.

För 2012 är inriktningen att genomföra en från början planerad trilateral SECURE PORT med deltagande från Sverige, Norge och Finland. Ansvarig i marinen

för SECURE PORT är chefen 4. sjöstridsflottiljen. Övningen kommer att ingå som en del av de verksamheter som rapporteras inom det nordiska militära samarbetet, det så kallade NORDEFECO (NORdic DEFence COoperation)-samarbetet.

## Övriga utmaningar och risker

### *Legala aspekter*

De legala frågorna är centrala inte minst inom det maritima området. Det gäller både folkrättsliga frågor och frågor kopplade till nationell rätt. Samtidigt som vi vill öka möjligheterna att överföra information mellan myndigheter och stater och göra det möjligt att använda våra tillgängliga resurser effektivt är det viktigt att vi gör detta i enlighet med gällande lagar och förordningar. Dessa måste utvecklas och förändras så att de inte hindrar ett effektivt samarbete. Risken är annars stor att varje myndighet/stat måste skaffa egna system för att kunna bedriva sin verksamhet. En onödig duplicering av system leder till onödiga kostnader eller till stora brister i verksamheten.

Av detta skäl är det viktigt att en översyn sker av gällande regelverk för att minimera hinder för samverkan och samordning. Samtidigt bör varje ansvarig myndighet se till att då nya system anskaffas dessa är utformade så att man kan överföra information utan att behöva överträda några lagar. En sådan viktig fråga är att kunna överföra sjölägesinformation utan att den innehåller information som inte får delges av sekretess eller integritetsskäl. På samma sätt måste rätten och skyldigheten att ingripa följa folkrätten. Den nya komplexa hotbild vi ser idag gör att vi behöver tydliggöra de folkrättsliga aspekterna för ingripande med både militära och civila resurser.

### *Samarbetet EU-Nato*

Samarbetet mellan Nato och EU lider av flera problem. Tydligast är problemen med informationsutbytet mellan de två organisationerna. Det finns många underliggande skäl till att samarbetet inte kan ske på ett effektivt och öppet sätt. Dessa döljs dock av konflikten rörande Cyperns rätt att få information från Nato och Turkiets rätt att få information från EU. Så länge denna fråga inte är löst kommer samarbetet att lida av ett flertal begränsningar.

Då tjugoen av medlemsstaterna i EU också är Nato-medlemmar och att ytterligare fem har säkerhetsavtal med Nato påverkas dessa stater inte direkt av bristerna i informationsutbytet men det försvårar en öppen dialog mellan de båda organisationerna. Vidare begränsas idag möjligheterna för EU att utnyttja NATO:s resurser enligt samarbetsavtalet Berlin plus. Gemensamma utvecklingsprojekt för t.ex. sjöövervakning, materielutveckling etc är inte möjliga att få till stånd, vilket skapar problem även för de stater som är medlemmar i båda organisationerna.

Sammantaget leder detta till att både det militära samarbetet mellan EU-Nato och det civil-militära samarbetet är begränsade. Detta är mycket olyckligt då EU:s utveckling av sjöövervakning och kontroll av omgivande havsområden främst drivs inom det civila området av Kommissionen och Nato är en rent militär organisation. Det är därför av stor vikt att varje stat nationellt ser till att samordna det civila och militära samarbetet inom området.

## Läget i svenska marinen idag

### *Allmänt*

Försvarsmakten har för marinförbandens utveckling fått en tydlig inriktning genom

regeringens proposition *Ett användbart försvar* från våren 2009. Den innebär inga genomgripande förändringar men tydliggör krav på kvalité och operativ bredd samt internationell samverkan som centrala för marinstridskrafterna. Följande utdrag ur proposition 2008/09:140 sammanfattar väl marinens långsiktiga inriktning.

Marinstridskrafterna ska ha en kvalificerad förmåga att genomföra strid i hela skalan från lågintensiva till högintensiva konfliktnivåer. Marinstridskrafterna ska primärt utveckla förmågan att verka i vårt närområde genom att skydda svenska intressen till havs. Fartygsförbanden, med stora krav på tillgänglighet och rationellt personalanvändande, ska uteslutande bestå av stående förband. Dagens amfibiebataljon omorganiseras till en manöverbataljon med amfibisk förmåga.

Marinstridskrafterna ska kunna delta i marina insatser tillsammans med andra länder, i Sverige, i närområdet samt då insatsen lämpar sig för de svenska förbanden utanför närområdet.

### *Insatser*

Förband ur marinen genomför dagligen insatser för att värna Sveriges säkerhet och territoriella integritet. Utöver den kontinuerliga verksamheten med att övervaka våra omgivande havsområden sker regelmässig inhämtning av underrättelser i närområdet i syfte att noga följa omvärldsutvecklingen. Dessa två verksamheter bidrar till att bygga upp uppfattningen om vad som är normalbild och för att kunna agera vid onormala händelser.

Inom sjöövervakningen har det internationella samarbetet utvecklats och fördjupats.

Genom det regionala samarbetet inom BOSB<sup>3</sup> samordnas min- och ammunitionsröjningsinsatser i Östersjöområdet. Det är

ett tidsödande men angeläget arbete för att hantera de stora mängder sjöminor men även andra typer av oexploderad ammunition som finns i Östersjön<sup>4</sup>. Det är insatser som ofta inte ges någon större publicitet, men som på ett påtagligt sätt ökar säkerheten till sjöss. Årligen röjer marinen ett stort antal minor och ammunitionseffekter.

Parallellt med insatserna i närområdet har marinen under marintaktisk ledning sedan 2006 nära nog kontinuerligt verkat i avlägsna operationsområden i internationella fredsfrämjande insatser. 2006-2007 genomförde två korvetter en rotationsinsats inom ramen för FN-insatsen utanför Libanons kust. Vår insats varade under 10 månader till stöd för det vapenembargo som beslutats av FN:s säkerhetsråd efter kriget i södra Libanon.

Under åtta månader från januari 2008 verkade ett förstärkt amfibieskyttekompani vid EU-insatsen i Tchad. Förbandet var först på plats i området och utgjorde tredje största nationsbidraget under sin tid i insatsen. Syftet var att genom en utpräglad snabbinsats skydda civilbefolkningen och stödja distributionen av mat och annan nödhjälp i de östra delarna av Tchad och del av Centralafrikanska republiken. Amfibieförbandet – ett lätt infanteriförband – fungerade utmärkt i ökenmiljö.

I maj 2009 inleddes ett svenskt marint engagemang utanför Somalia inom den EU-ledda insatsen ATALANTA, då Sverige deltog med två korvetter och ett stödfartyg under fyra månader. Svenska marina enheter bidrog till sjöfartsskyddet i området med fokus på FN:s matleveranser till Somalia. Det bidraget följdes senare (2010), av uppgiften att under fyra månader leda insatsen på plats. Det *Force Headquarter*, i vilket 11 nationer var representerade, har verkat under en svensk chef och bemannats med till huvuddelen svensk personal.

Förbandet som utnyttjat stödfartyget HMS *Carlskrona* som ledningsplattform var dessutom förstärkt med en helikopterenhet som med sina två helikoptrar utnyttjat en delad basering, dels ombord HMS *Carlskrona*, dels i land i Djibouti. Den svenska ledningen avslutades under hösten 2010 då chefskapet överlämnades till Frankrike. HMS *Carlskrona* kvarstannade i insatsen för att lösa patrulleringsuppgifter fram till mitten av november 2011.

Samtidigt med marinens insats har kustbevakningen under fyra månader deltagit i ATALANTA med ett av sina nyligen levererade havsövervakningsflygplan baserat på Seychellerna. Den insatsen har väckt stor uppskattning och respekt. Samverkan med vår enhet på plats har fungerat utmärkt. Det finns all anledning att fortsätta utveckla motsvarande samverkan med kustbevakningsflyget för sjöövervakningen i vårt närområde.

De resultat vi har uppnått i insatsverksamheten skulle inte ha varit möjliga utan personalens stora ansträngningar och målmedvetenhet. De har visat vilken inneboende flexibilitet och användbarhet som finns i våra svenska förband även om de ofta ursprungligen utvecklats och utrustats för att lösa andra typer av uppgifter och i en annan miljö. Samtidigt är det viktigt att tillvarata de erfarenheter vi får från varje genomförd insats. Det är dessutom angeläget att förbättra den långsiktiga planeringen och förberedelserna för kommande insatser. Vi behöver ge personalen nödvändiga förutsättningar för att även möta kommande utmaningar. Vår verksamhet präglas av att möta det oväntade eller ibland även det otänkbara.

## *Personal*

I Försvarsmaktens fortsatta utveckling är övergången till ett nytt personalförsörjningssystem den enskilt största förändringen under de kommande åren. Den 1 juli 2010 övergick vi från värnplikten som grund för vår personalförsörjning till en frivillig rekrytering i konkurrens med övriga aktörer i samhället. Utmaningarna är många, inte minst avseende hur det nya systemet kommer att tas emot i samhället i stort.

## *Organisation*

Marinförbandens organisation står stabil efter de genomgripande förändringarna som kom med 2004 års försvarspolitiska beslut. Marinen är grupperade i två större garnisoner med baseringar på ostkusten i Karlskrona och Berga samt med mindre delar på västkusten i Göteborg och Skredsvik. Det ger oss nödvändig geografisk spridning till stöd för insatsverksamheten, men underlättar även rekrytering och vår förmåga att bibehålla personalen.

För huvuddelen av våra förband sker transformeringen mot den kommande försvarsmaktsstrukturen, insatsorganisation 2014 (IO14), utan större organisationsförändringar.

## *Utbildning och förbandsträning*

Verksamheten i marinen har förändrats, från en tid då uppgiften att grundutbilda totalförsvarspliktiga var den överordnade uppgiften och utbildningsomgångarna avlöste varandra varje år. Nu sker en övergång till i huvudsak heltidstjänstgörande personal, vilket innebär att marinen inte längre behöver hemförlova sina soldater och sjömän efter genomförd grundutbildning. Det

skapar helt andra förutsättningar för förbanden att uppnå och över tiden vidmakthålla en utvecklad förmåga och tillgänglighet. Möjligheterna att leverera insatsförmåga inom hela den operativa bredd som våra förband ska inneha utan långvariga och omfattande förberedelser ökar väsentligt.

En betydande del av förbandsövningsverksamheten genomförs i dag i en internationell kontext. Deltagandet i internationella övningar, som till en början kanske främst sågs som ett sätt att förbereda sig för internationella fredsfrämjande insatser, är även ett nödvändigt medel för att öka vår förmåga att verka med andra länder i närområdet.

Marinen har med tiden etablerat fördjupade samarbeten med ett antal utvalda länder och organisationer. Dessa samarbeten har bidragit till att utveckla de marina förbanden i de flesta avseenden, där kanske sambands- och kommunikationssystem är de främsta exemplen.

### *Materiel*

Den materiella statusen vid marinförbanden är överlag god, viktiga materielsystem levererades under 1990-talet, barnsjukdomar är åtgärdade och personalen är väl förtrogen med utrustningen. Halvtidsmodifiering har nyligen slutförts av fem minröjningsfartyg i syfte att vidmakthålla fartygen under återstoden av dess tekniska livslängd. Under de kommande fem åren genomförs halvtidsmodifiering av Gotlandsklassens ubåtar, korvetter av Göteborgsklass och av amfibiebataljonens båtmateriel. Den mest betydande leveransen av ny materiel under de kommande åren är våra fem Visbykorvetter. De är frukten av en utdragen anskaffningsprocess där nu leverans till Försvarsmakten och operativ driftsättning

är prioriterad. Visbykorvetterna kommer att innebära ett betydande tillskott för marinen.

I arbetet med att skapa förutsättningar för framtida insatsförmåga är den långsiktiga materielförsörjningen central. I den allmänna försvarsdebatten framhålls det ibland att Försvarsmaktens materiella förnyelse oftare drivs av försvarsindustrins intressen än det reella behovet att byta ut föråldrad materiel. Det behöver finnas en tydlighet och långsiktighet när det gäller att säkerställa modernitet och omfattning av dimensionerande materielsystem. Marinens materiel används regelmässigt längre än den ursprungligen kravställdes för, och livstidsförlängande åtgärder är legio. Utan nyanskaffning riskerar förmågeglapp att uppstå, där den äldre materielen inte längre kan vidmakthållas på ett rationellt sätt och där prestanda inte längre uppfyller ens de mest grundläggande krav.

Marina materielsystem innebär ofta stora ekonomiska investeringar. Därför krävs en nära nog kontinuerlig omsättning för att hålla anslagsbelastningen på en acceptabel nivå över tiden. Ryckigheter i materielförsörjningen innebär alltid omfattande fördyringar och förluster i operativ effekt.

Nyligen har regeringen medgivit anskaffning av två nya ubåtar. Det beslutet innebär att våra ubåtar av Västergötlandsklass kan ersättas efter mer än 30 års drift inom en tioårsperiod. En annan beslutad anskaffning är ett nytt signalspaningsfartyg. HMS *Orion* kommer att ersättas med en fartygsplattform som svarar mot dagens sjösäkerhetskrav och som även innebär en utvecklad uthållighet och tillgänglighet för den viktiga strategiska signalspaningen.

Under de kommande åren har arbetet med att genomdriva anskaffning av nya stödfartyg och nya ytstridsfartyg högsta prioritet. Av nuvarande två stödfartyg är det



ena anskaffat från den civila andrahandsmarknaden och det andra är ett konverterat minfartyg. Inget av fartygen är ursprungligen konstruerat för rollen som stödfartyg. Den nu planerade anskaffningen av stödfartyg syftar till att skapa ett rationellt rörligt logistikstöd för marina operationer i hela konfliktskalan, från fred till krig. En utvecklad kapacitet till framskjutet logistikstöd utgör den enskilt viktigaste åtgärden för ett effektivare utnyttjande av våra förband.

Under 2010 har en inledande analys slutförts rörande dimensionerande krav på en kommande generation ytstridsfartyg med arbetsnamnet patrullfartyg. Resultatet tjänar som utgångspunkt för den kravställning som utarbetas under de kommande åren. Fartygen planeras att ersätta våra äldre korvetter efter det att de uppnått sin tekniska livslängd. Vi vet, av tidigare erfarenhet, att det är i kravställningarna som en framgångsrik anskaffning grundläggs. Våra krav ska vara tydliga och realiserbara, osäkerheter kan inte hanteras genom att skruva upp kravnivåer, det leder obönhörligen till förseningar och fördyringar. Regeringens har formulerat sig på följande sätt i inriktningspropositionen från 2009 rörande nya ytstridsfartyg:

En viktig slutsats av materielläget är att på lång sikt bör nya ytstridsfartyg anskaffas för att säkerställa den operativa agerandeförmåga då korvetter av Göteborgsklass måste avvecklas av åldersskäl. Dessa fartyg bör jämfört med dagens korvetter ha en större flexibilitet och uthållighet. Planeringen för detta bör påbörjas i när-tid.

### *Slutsats*

Den slutsats man kan dra av denna genomgång är att den svenska marinen har bra personal, bra utbildning och bra materiel

vilket ger förutsättningar att aktivt bidra till en positiv utveckling av Europas maritima förmåga. Det som nu krävs är att marinen både i det korta, men framför allt i det längre perspektivet utvecklar system för att bidra till ett gemensamt sjöläge och resurser för agerande inom det maritima området (fartyg, vapen, flygplan, helikoptrar etc) för att säkra utnyttjande av havet. Utan en finansierad utvecklingsplan med tillräckliga resurser äventyras inte bara vår nationella förmåga utan även trovärdigheten i vår vilja och förmåga.

Marinen har också erhållit många viktiga erfarenheter av de insatser som gjorts under EU:s operation ATALANTA. Flera av dessa erfarenheter är givetvis direkt applicerbara för sjöfartsskydd på andra platser än utanför Afrikas horn och då främst i vårt eget närområde. I Östersjöregionen vägs dock ofta fördelar med ett förhållandevis mindre och därmed något mer lättövertakat operationsområde upp av en mer komplicerad hot- och riskbild. Denna kan utgöras av allt från attentat iscensatta av ett fåtal terrorister till en fientligt agerande kvalificerad högteknologisk motståndare. Det leder till att marinen även fortsättningsvis måste dimensioneras mot att möta hot i alla dimensioner även från en högteknologisk motståndare. Detta hindrar inte att marinen även ska öva för att kunna bidra för att skydda handelssjöfart mot kriminalitet, piratverksamhet och terrorism.

Stefan Engdahl är konteramiral och ledamot av KKrVA.

\* Underlag till den årliga redovisningen 2011 togs till delar inledningsvis fram av ledamoten Anders Grenstad och har därefter kompletterats främst av ledamoten Stefan Engdahl samt med vissa mindre bidrag från ett antal övriga ledamöter inom Avd II.

## Noter

1. EOD - Explosive Ordnance Disposal, verksamhet som syftar till att återställa rörelsefriheten inom ett område.
2. IEDD – Improvised Explosive Device Disposal, verksamhet där rövningen endast genomförs i den omfattning som krävs för att den övergripande uppgiften skall kunna lösas.
3. *Baltic Ordnance and Safety Board*
4. Bara under de båda världskrigen fälldes närmare 170 000 minor i våra omgivande havsområden och vår bedömning är att mer än 60 000 av dessa finns kvar på botten eller vattenvolymen.