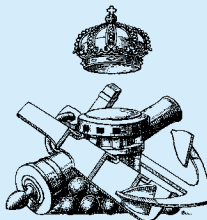


Sverige behöver en Marin- och Sjöfartsminister

Av Thomas E. Engevall



Särtryck ur Tidskrift i Sjöväsendet N:r 5 2012

Sid 403-408



Ledamoten
THOMAS E. ENGEVALL

Flottiljamaral Thomas E. Engevall är Kungl. Örlogsmannasällskapets ordförande.

Sverige behöver en marin- och sjöfartsminister

Ordförandens anförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtids-sammanträde i Göteborg den 15 november 2012 vid nedläggandet av ämbetet.

Herr landshövding, ärade ledamöter, gäster från systerakademier, pristagare, mina damer och herrar. Sverige behöver en marin- och sjöfartsminister! Varför har vi inte det? Vi har många ministrar för andra ändamål, 24 stycken närmare bestämt om man räknar in statsministern, och det skall man väl kosta på sig att göra. Statsministern borde kunna kosta på sig en marin- och sjöfartsminister.

Om man betänker vårt lands geografiska läge där vi ju i princip är en ö. Om man betänker vårt i det närmaste totala behov av sjöfarten för vår import och export, som bl.a. Michael Zell berörde. Och om man slutligen betänker att vi är den största strandägaren i såväl Östersjön som längs Kattegatt och Skarerrack med en 2700 km lång kust, så är det rätt märkligt att vi inte på högsta politiska nivå säkerställer att vi samordnar våra resurser och ansträngningar inom sjöfarts- och marinområdet så mycket det bara går. Men det gör vi inte. Det skulle vi kunna göra, det är en ren viljefråga, inget annat.

Samordning är ett modernt begrepp och det finns initiativ, många goda inom området, det är sant. Men det är inte alltid

samordning genom frivillig samverkan räcker, när det blir jobbigt krävs det mer av befäl för att det ska bli någonting av. Det befälet saknas i Sverige idag inom det marina och sjöfartspolitiska området. Det bör ändras.

Jag hade förmånen att för några veckor sedan, lagom när höstmörkret och kylan kom till vårt land tillbringa en vecka i Singapore. Det är ett mycket litet land, 3,5 gånger så stort som Hisingen men med 5,2 miljoner invånare. Hade Sverige haft Singapores befolkningstäthet skulle vi haft 3,6 miljarder invånare och Göteborg fått bygga ut hamnen något lite till.

I Singapore satsar man hursomhelst stenhårt på handel, sjöfart och turism och landet går relativt sett på högfart. Sjöfär-

ten och skyddet av sjöfarten är där fullt ut accepterade som tillväxtmotorer för landet och som en överlevnadsfråga.

Sjöfartygen och skyddet av densamma är en överlevnadsfråga även för oss. Och vi utnyttjar inte heller potentialen i sjöfarten med alla dess delar som en tillväxtmotor. Det skulle vi kunna göra. Men det krävs samordning genom befäl från högsta nivå, det skulle en marin- och sjöfartsminister kunna ge.

Departementen

Om man börjar på departementsnivån finns det en räckvidd med departement med ännu fler ministrar som är djupt involverade i de marina och maritima frågorna. Några exempel;

1. Försvarsdepartementet; Krisberedskap, skydd mot olyckor, det militära försvaret, kustbevakningen, säkerhetspolitik mm
2. Näringsdepartementet; i sammanhanget ett mycket tungt departement med såväl näringsministern och infrastrukturministern inom sitt hägn, den senare med ansvar för sjöfart, hamnar etc.
3. Utbildningsdepartementet; Här ligger frågor som rör universitet och högskolor och forskning
4. Utrikesdepartementet; Här återfinns ånyo säkerhetspolitik men även frågor rörande handelspolitik och frågor som främjar export och import.

Om man till denna bild adderar några andra departement inklusive finansdepartementet som styr med fast hand och alla de myndigheter som finns under respektive departement så framträder strax en tämligen komplex bild.

Eftersom det i denna miljö är svårt att

se någon helhet blir det alltför vanligt att aktörerna ser till sitt eget, snarare än till landets bästa. En marin- och sjöfartsminister skulle kunna skapa och driva en sådan helhetssyn.

Goda initiativ

Det finns dock ett antal goda initiativ som förtjänar att uppmärksammas. Jag vill lyfta fram tre exempel.

Utbildningsområdet

Jag väljer att börja med utbildningsområdet. Framst därför att jag är gammal chalmérist, jag gick på avdelningen för skeppsbyggand här på Chalmers i Göteborg året efter Klas Brännström som sitter bland gästerna här och nu är prefekt på institutionen för Sjöfart och Marin Teknik här i Göteborg.

Ett utmärkt initiativ inom utbildnings- och forskningsområdet är det samarbete som går under benämningen Lighthouse. Lighthouse är grundat av Handels inom Göteborgs universitet, Chalmers och Redareföreningen. Partners är Vinnova, Västra Götalandsregionen, och Sjöfartsverket.

Man anger i sin målsättning att: *The group aims to make shipping more efficient, safer and more environmentally friendly as well as to ensure that Swedish shipping continues to be strongly competitive.* Jag gillar speciellt slutet ”strongly competitive” som har en tydlig koppling till tillväxtmotordelen för svenskt vidkommande.

En brist som jag som mariningenjör och amiral kan tycka borde åtgärdas är att kopplingen till security inte känns så stark och de fartygsprojekt man har går under benämningarna business ship, cargo ship, eco ship, ergo ship, safe ship och info ship. Men ”war ship” saknas! Tycker

LIGHTHOUSE

N 57° 42.4' E 011° 56.2

Mer om Lighthouse kan läsas via deras hemsida med adress www.lighthosue.nu

man det är för krigiskt kan termen ”naval ship” eller ”security ship” användas i stället. Såväl marinen som kustbevakningen borde vara givna intressenter och KÖMS är definitivt en intressent!

Lighthouse borde gett mer eko in i den politiska världen men när man läser de två nyligen framlagda och inom området relevanta propositioner som har ligger på riksdagens bord så blir man inte lika imponerad;

I *Forsknings- och innovationspropositionen* om totalt 223 sidor finns sammantaget 15 rader under rubriken sjöfartsteknisk forskning, nästan allt miljöinriktat om svavelutsläpp och annat. Visserligen finns det mer text kring transportsystem men det är alldeles för passivt. Det borde vara lika mycket svavel om Jan Björklund i frågor om maritim forskning som det gör när det gäller att införa betyg i skolan från allt lägre åldrar.

I den nyligen framlagda *infrastrukturpropositionen* ”Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem” finns det mer att läsa. Regeringen pekar där ut sjöfartsverket som speciellt viktig när det gäller forskningen för att lösa sjöfartens problem. Även här har miljöfrågor en framträdande plats. Viktigt är det – men det är inte tillräckligt offensivt och inriktat inte forskningen inom sjöfartsområdet mot att bli en tillväxtmotor för Sverige. I ärlighetens namn finns det andra skrivningar av mer lovande art i denna propo-

sition men jag saknar aggressiviteten och den direkta kopplingen till de som verkar på och av havet.

En marin- och sjöfartsminister skulle kunna göra god för att skapa nödvändigt driv inom forsknings- och utbildningsområdet.

Utredningen Maritim samordning

Nästa del som förtjänar att lyftas fram är den utredning som tillsattes av Regeringen och som i somras lades fram av Jan Hyllander, benämnd ”Samordning av statens maritima resurser”.

Hyllander har studerat myndigheterna Försvarmakten, Kustbevakningen, Polisen, Tullverket, Trafikverket, Havs- och vattenmyndigheten och Sjöfartsverket. Sju myndigheter som leds fem departement. Saknas i beskrivningen gör tyvärr FMV som genom sin utvecklings- och anskaffningsverksamhet är en stor aktör inom området och som skulle kunna fylla en viktig roll.

Om ni som sitter här ikväll enbart tänker på er själva som skattebetalare, så skulle ni alla undra varför det inte redan är som Hyllander föreslår. Nu är vi inte enbart skattebetalare men förslaget är mycket intressanta i alla fall; Han föreslår att;

- De operativa resurserna merutnyttjas (helikoptrar, fartyg inkl isbrytare)
- Infrastrukturen (hamnar, kajer och andra anläggningar) samordnas. In-

tressant idé om ett statligt rederi men känsligheten kring förslaget syns mellan raderna kopplat till myndigheternas självständighetssträvanden från varandra.

- Ökad samordning gällande kompetensförsörjning och utbildning av personal med växeltjänstgöring, personalpooler mm
- Vidareutveckling av myndigheternas samverkan kring sjöövervakning och sjöinformation som jag beskrev i mitt högtidstal i fjol.
- Samverkan kring och gemensamma investeringsplaner.
- Ett råd för maritim samverkan, MARSAM, för att lösa ut samverkansfrågorna. MARSAM föreslås leddas av statssekreterarna ur respektive departement.
- Utredaren förslår slutligen att huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningen överses.

Ja, inte riktigt slutligen för Hyllander föreslår också att myndigheterna inkluderas i Försvarsplaneringen samt att ett Samlat sjöförsvaret som inkluderar såväl Marinen samt Kutsbevakningen skapas. Eller för att vara ärlig ”långsiktigt övervägs”. Detta är en fråga med stor sprängkraft i Sverige men den är helt odramatisk i exempelvis Norge och Danmark som har väl fungerande sådana lösningar.

Utredningens förslag är utmärkt men risken att de dör ”gemdöden” eller blir föremål för eviga diskussioner om formalia, i en maktkamp mellan de olika departementen och myndigheterna, är överhängande.

Det kommer därför att krävas hårdhänt och fast styrning för att andan i utredningen skall kunna realiseras. En statssekre-

terargrupp inom MARSAM kommer inte att räcka, det krävs ett eget statsråd, en marin- och sjöfartsminister.

Det Maritima manifestet

En marin- och sjöfartsminister skulle också med kraft kunna driva på i den riktning som Sjöfartsforum inom kort skall lägga fram i form av ett Maritimt Manifest i sju punkter. Detta är utarbetat av det maritima klustret, där Kungl. Örlogsmannasällskapet ingår tillsammans med många andra.

Vi har idag invalt Sjöfartsforums Anna Hammargren som ledamot i KÖMS och hon kan tala betydligt mer kompetent än vad jag kan i denna fråga, så vad som står i det Maritima Manifestet får ni fråga henne om, jag kan dock avslöja så mycket att det är obligatorisk läsning för alla i denna sal, och det borde vara det för alla ledamöter i riksdag och regering, när det väl kommer!

Samverkan mellan sjöfarten och sjöförsvaret

Det finns dock ett område, som skulle kunna varit ett åttonde område i manifestet, som jag väljer att avsluta detta anförande med. Nämligen samverkan mellan sjöfarten och det gemensamma sjöförsvaret, ni får själva välja hur många myndigheter ni lägger i det senare begreppet så länge ni väljer minst åtta.

Jag gör det dock lätt för mig och fokuserar på marinen och kustbevakningen. Gustav den II Adolf lär nämligen ha sagt att ”Näst intill Gud vilar en stats välfärd på sin flotta”, och en kung som grundande Göteborg kan ju inte ha fel. För marinens del är texterna i nu föreliggande budgetproposition riktigt bra, låt mig ta några exempel;

- *Marinförbanden skall vara samöva-*



När Afghanistaninsatsen avvecklas i sin nuvarande form finns goda förutsättningar att regelmässigt ha svensk skyddspersonal ombord på fartyg i piratinfekterade vatten. Foto: Combat Camera, Försvarsmakten.

de och ha en hög tillgänglighet. Förbandens uppgift är att hävda territoriell integritet och skydda svenska intressen till havs. Observera termen ”till havs”. Inga av de sju haven är här mer specificerade än något annat.

- *Marinförbanden ska även kunna delta i lämpliga insatser utanför vårt närområde i syfte att tillsammans med andra bidra till skydd av sjöfart och annan maritim verksamhet*

Detta är bra texter som inte fanns för några år sedan.

Lämpliga insatser och resurser

Vad är då lämpliga insatser och hur ofta är det lämpligt? Lämpliga insatser är alltid att bistå svensk sjöfart och jag menar att det är lämpligt idag, det är lämpligt i

morgon, och det är lämpligt alla andra dagar, inte enbart vart annat eller vart tredje år.

För att detta skall vara möjligt måste vi dock påverka beslutsfattarna för att åstadkomma en måttlig förstärkning av marinens och kustbevakningens personella resurser och också att de bägge myndigheterna erhåller en tydlig inriktning om att dessa uppgifter skall lösas i samverkan.

När Sverige om ca två år avslutar vår insats i Afghanistan kommer även trycket på Försvarsmakten och marinen, främst på amfibiesystemet och på röjdykarsystemet, att lätta påtagligt. Avvecklingen gör att det finns goda möjligheter att utveckla förmåga till att ha svensk skyddspersonal ombord på fartyg i piratinfekterade vatten tiden.

Har vi kunnat hålla 500 man i Af-

ghanistan över tiden skulle det inte vara omöjligt att hålla sammantaget 50 man, minst, ur marinen och kustbevakningen över tiden för skydd för svensk sjöfart, det är enbart en viljefråga.

Vi bör också regelmässigt ha fartygsförband och flygande enheter, ute med sjöfartsskydd som huvuduppgift, inte enbart i operation ATALANTA.

Det är lite svårare, inte för att marinen inte vill utan för att de personella tillgångarna/resurserna är så snålt tilltagna. En medveten satsning på fler besättningar per fartyg skulle ge helt andra möjligheter än vad marinen har idag. För övriga redare är detta helt naturligt och hade Stena bedrivit en så befämgd bemanningspolitik som en besättning per Danmarksfärja skulle det snart finnas ett rederi mindre i det här landet.

Här är dock marinen fångar i Förvarsmakten och den där ständigt pågående ”avvägningen”. Avvägning är ett vackert ord för bortprioritering. Det är i skenet av avvägningen man måste se frågan om Gripen-systemets utveckling och ÖB:s varningsklocka i somras om att pengarna inte räcker för allt som politikerna vill att Förvarsmakten skall göra.

När denna politiska vilja kombineras med förvarsmaktens egen process finns likaledes en uppenbar risk att fartygsbyggnadsprogram skjuts på framtiden eller ställs in helt, att antalet besättningar aldrig blir mer än ett per fartyg och så vidare. Ur det perspektivet kan jag förstå att Kustbevakningen känner en ”viss tvekan” att gå in i familjen enligt det Hyländerska förslaget.

En marin- och sjöfartsminister hade kunnat ta sjöförsvaret med marinen ur detta järngrepp.

En minister för marin och sjöfart

Att vi behöver en marin- och sjöfartsminister anser jag vara entydigt. Kommer då statsministern att kalla till extra regerings-sammanträde nästa torsdag och utse en sådan minister då kan man undra.

Svaret är: Nej. Men argumenterar vi tillräckligt skickligt och är tillräckligt många kan vi så ett tankemässigt frö som kan bära frukt snarare än senare.

Ett första steg skulle vara ett inte enbart utse en grupp statssekreterare att ta hand om MARSAM enligt Hyllanders förslag utan att utse en ”minister utan portfölj” inom statsrådsberedningen med samordningsansvar för marin- och sjöfartsfrågor. Det skulle statsministern kunna göra denna mandatperiod.

Då skulle vi kunna få nödvändig ledning för återuppbyggnaden av svensk sjöfart i alla aspekter och inte minst kunna bygga starka band mellan svensk sjöfart och svenskt sjöförsvaret, ingen nämnd och ingen glömd.

Vart vi styr kursen sedan är en öppen fråga, och så länge skutan kan gå, så länge hjärtat kan slå, så länge solen den glittrar på böljorna blå, så kan vi påverka läget och vår situation. Nu tänker jag avsluta detta tal med att påverka marinens musikkår att spela Kungliga Flottans Defileringsmarch, den bästa av alla marscher!

TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

- en av de kungliga akademierna -

Redaktör och ansvarig utgivare: Flottiljamaral Thomas E. Engevall

Redaktionens adress: Junibacken 9, 135 54 TYRESÖ

Telefon: 08-798 7139, alt. 070-588 7589, E-post: editor@koms.se

Plusgiro: 125 17-9, Bankgiro: 446-3220, Organisationsnummer: 935000-4553

Ärenden om prenumeration och övriga administrativa ärenden rörande tidskriften hänvisas till samma adress.

Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress: Teatergatan 3, 1 tr, 111 48 STOCKHOLM

Telefon: 08-664 7018,

E-post: akademien@koms.se

Hemsida: www.koms.se

Plusgiro: 60 70 01-5, Bankgiro: 308-9257, Organisationsnummer: 835000-4282

Kungl. Örlogsmannasällskapets biblioteks adress: Amiralitetstorget 7, 371 30

KARLSKRONA Telefon/Telefax: 0455-259 93, E-post: library@koms.se

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer i regel fyra gånger årligen (mars, juni, september och december). 2012 utkommer dock 5 nummer. En ettårig prenumerationen kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9.

Om Kungl. Örlogsmannasällskapet så beslutar kan författaren till införd artikel belönas med akademiens medalj, hedersomnämning och/eller penningpris.